Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 5/92 DM 3,00
2A 11059 E
hfl 4,00 · öS 25 · sFr 3,00
MAI 1992 DM 3,00

Extraaktuell:

Intermodellbau Dortmund

Zittauer Netz:

Ölfeuerung auf Schmalspur

Probefahrt:

Pendolino in Bayern

Firmenbesichtigung:

Gebüsch von Busch

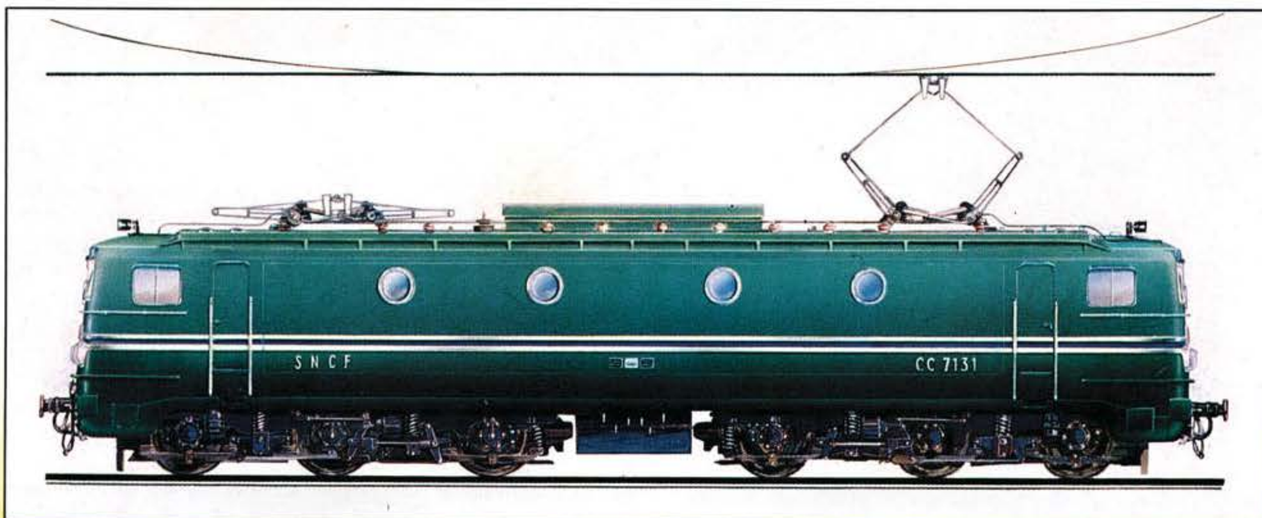


Luftfahrtjubiläum:

Schienenkranich

RIVAROSSI 92





GENERALVERTRIEB FÜR DEUTSCHLAND:
NOCH GmbH. & Co. - W7988 WANGEN/ALLGÄU

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

10. 5. Neuer Museumbahnbetrieb
auf der Strecke Schleusingen – Themar – Meiningen mit Lok 94 1292 und preuß. T 16[1]. Weitere Verkehrstage: 14. 6., 9. 8., 13. 9., 4. 10., und 6. 12. Abfahrt in Schleusingen 11 Uhr, Rückfahrt ab Meiningen 14 Uhr. Info: Dampfbahnfreunde Kahlgrund e.V., Ahornweg 36, W-8750 Aschaffenburg, Tel: 06021/8 88 72.

17. 5. Sonderfahrt
mit Museumslok E 44 002, Schnellzugwagen der 30er Jahre von Stuttgart nach Schaffhausen, weiter mit hist. Ellok Be 4/6 12320 nach Rapperswil, Rückfahrt über Konstanz. Stuttgart ab 8 Uhr, Ankunft ca. 20.40 Uhr. Fahrpreis: Erw. 1. Kl. 110,–; 2. Kl. 93,– DM, Ermäßigung für Familien und Kinder.
12. 7. Sonderfahrt mit VT 12 »Stuttgarter Rössle« von Stuttgart über Ulm nach Lindau. Bodensee-Rundfahrt mit Raddampfer. Fahrpreis: Erw. 73,–, Kinder 38,– DM.
Info/Anmeldung: Freizeitgruppe E 44 002, Joachim Hund, Umgelterweg 9, W-7000 Stuttgart 1, Tel: 0711/69 04 57.

21.-24. 5. Plandampf
rund um Halberstadt mit BR 03, 38, 41, 44, 50 und 65.
12.-14. 6. Dampfsonderzug von Wolfsburg nach Rheinsberg mit Fotohalten, Schiffsfahrt und Schloßbesichtigung incl. Übernachtung und Frühstück.
28. 6. mit 50 3606 von Wolfsburg nach Thale ins Bergtheater. 19. 7 Dampfsonderfahrt von Wolfsburg nach Magdeburg, mit Schiff auf der Elbe nach Tangermünde, von dort mit Zug über Stendal zurück. Info: Oebisfelder Eisenbahnfreunde e.V., Michael Frick, Raiffeisenallee 7B, W-3306 Lehre-Flechtorf.

23. 5. Tag der offenen Tür
Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz.

23. 5. Tauschmarkt
in der Aula der Liebknecht-Sekundarschule, Welsleber Str., O-3300 Schönbeck von 10 bis 14 Uhr. Tischbestellungen/Infor: Jürgen Krebs, Gethesmanestr. 2, O-3302 Barby, Tel: Ost 009389/245, West, 039298/245.

23./24. 5. Modellbahnausstellung
im Bahnhof Mariagrube, Eschweiler Str. 130, W-5110 Alsdorf-Mariadorf von 11 bis 17 Uhr.
Info: MEC Aachen e.V., Purweiler Weg 11, W- 5100 Aachen, Tel: 0241/15 11 91.

23./24. 5. Sonderveranstaltungen
zu 15 Jahre Museums-Eisenbahn Minden e.V., Programm im Museumsbahnhof und in der Fahrzeughalle Minden-Oberstadt, Zweizugbetrieb Dampf und Diesel;
7./8. 6. Erstmals MEM-Dampfzugbetrieb zwischen Rahden und Uchte.
Info: Museums-Eisenbahn Minden e.V., Postfach 2751, W-4959 Minden.

Dampflokomotive 44 (LOWA)
und ex Lok der Trümmerbahn Berlin verkehren an folgenden Tagen auf der Berliner Parkeisenbahn, Wuhlheide, O-1160 Berlin: 23./24. 5., 6.-8. 6., 20./21. 6., 5./6. 9., 19/20. 9., 3./4. 10., 17./18. 10., 31. 10., 1. 11. Fahrpreis: Erwachsene 4,–, Kinder 2,50 DM. Veranstalter: Schmalspurbahn-Freunde Berlin e.V., Archenholdstr. 74. O-1136 Berlin.

28.5. Sonderfahrt
auf der Windbergbahn von Dresden Hbf nach Dresden – Gittersee mit BR 346, auch am 7.6., 18.7., 8.8.Info: Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Postfach 43, O-8028 Dresden.

28. 5. Sonderfahrt
mit Dampflok BR 52 von Berlin-Schöneweide nach Töpchin und zurück nach Königs Wusterhausen, bzw. zur Mittagsstunde von Königs Wusterhausen nach Töpchin und zurück nach Berlin.
Info: Dampflokfreunde Berlin e.V., Werner-Voß-Damm 54, W-1000 Berlin 42,Tel: (freitags ab 19 Uhr) 030/7851098.

28. und 30. 5. Fahrtage in Lübeck
auf der 120 m Modulanlage, Erfahrungsaustausch, Beratung in der Werkmesse der Firma DRÄGER, Finkenberg 33, W-2400 Lübeck.
Öffnungszeiten: 28. 5. von 12 bis 18 Uhr; 30. 5. 10 bis 18 Uhr, Eintritt: 3,– DM, Kinder 1,– DM.
Info: Rolft Zacharias, Jenfelder Str. 161, W-2000 Hamburg 70, Tel ab 18 Uhr: 040/6531999.

28. – 30. 5. 2. Südbadische Modellbautage
in der Stadthalle Freiburg, Messeplatz, von 11 bis 18 Uhr. Gezeigt wird die 120 m lange H0-Modulanlage. Info: Eisenbahnfreunde Breisgau, Annaplatz 4a, W-7800 Freiburg,. Tel: 0761/5230

29. 5. Schienenbummel mit Heideexpreß
von Lüneburg nach Bleckede; 30. 5. von Lüneburg-Hützel nach Eyendorf; 30. 5. Heiderundfahrt Winsen – Hützel – Lüneburg – Winsen; 17. 6. Winsen-Luhegrund.
Info: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Postfach 1208, W-3138 Dannenberg.

31. 5. Modellbahnbörse
im Bahnhof Eisenach, anläßlich des Bahnhofsfestes, 24. 5. Taunus-Börse Idstein, Pestalozzigymnasium, 14. 6. Wiesbadener Modellbahn- und Literaturbörse, Wiesbaden-Dotzheim, Turnerheim. Tischgebühr: Idstein und Wiesbaden 10,– DM lfd. Meter.
Info: Pro Bahn, Dierk Offenberg, Martinstr. 3, W-6200 Wiesbaden, Tel: 0611/37 66 84 od. 8 58 43.

30./31. 5. IX. Gartenbahntreffen
in Werdau im Heimatmuseum. Samstag von 13 bis 17 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr. Teilnehmerpreis: 15,– DM per Postanweisung an Wolfgang Otto, Chrimitschauer Str. 86, O-9624 Langenhessen. Übernachtungen gesondert per Postkarte an gleiche Anschrift.

3.-11. 6. Spezial-Motoradtour
für Eisenbahn-Fans; 3. 6.: Treff in Herrenberg, Besuch des dortigen Modellbahnclubs; 4. 6.: Besuch der Motorrad-Redaktion Stuttgart, Technik-Museum Mannheim, Hin- und Rückfahrt mit Eilzug, S-Bahn, IC und ICE, zurück nach Herrenburg, 5. 6.: Mit Motorrädern durch den Schwarzwald nach St. Georgen, Fahrt mit Schwarzwaldbahn nach Hausach, mit Eiltriebwagen durchs Kinzigtal nach Horb, mit D-Zug durchs Neckartal, zurück nach St. Georgen, mit Motorrädern nach Blumberg; 6. 6.: Mit »Sauschwänzle-Bahn« Rundfahrt, mit Motorrädern über Schaffhausen nach Romanshorn nach Friedrichshafen – Eriskirch; 7. 6.: Nach Langenargen (Gleisbild-Stellwerk) und Lindau, weiter über Wengen (Modellbahnanlage) und Leutkirch nach Ochsenhausen; 8. 6. Fahrt mit Museumsbahn »Oechsel«, mit Motorrädern über Geislingen nach Göppingen-Jeppenhausen; 9. 6.: Besuch bei Märklin, mit Motorrädern über Dinkelsbühl nach Nürnberg; 10. 6. Besuch der Fa. LGB, mit Motorrädern über Schillingsfürst und Friedrichsruh nach Jagsthausen, evtl. Besuch bei Tuningwerkstatt Eckert; 11. 6. Fahrt mit Jagsttalbahn, mit Motorrädern über Eberbach, Marbach nach Heppenheim.

Info: MOTORRAD ACTION TEAM Spezial- und Alpentouren, Robert Poensgen, Freudenstädterstr. 22, W-7240 Horb-Rexingen, Tel: 07451/7063, Fax 7064.

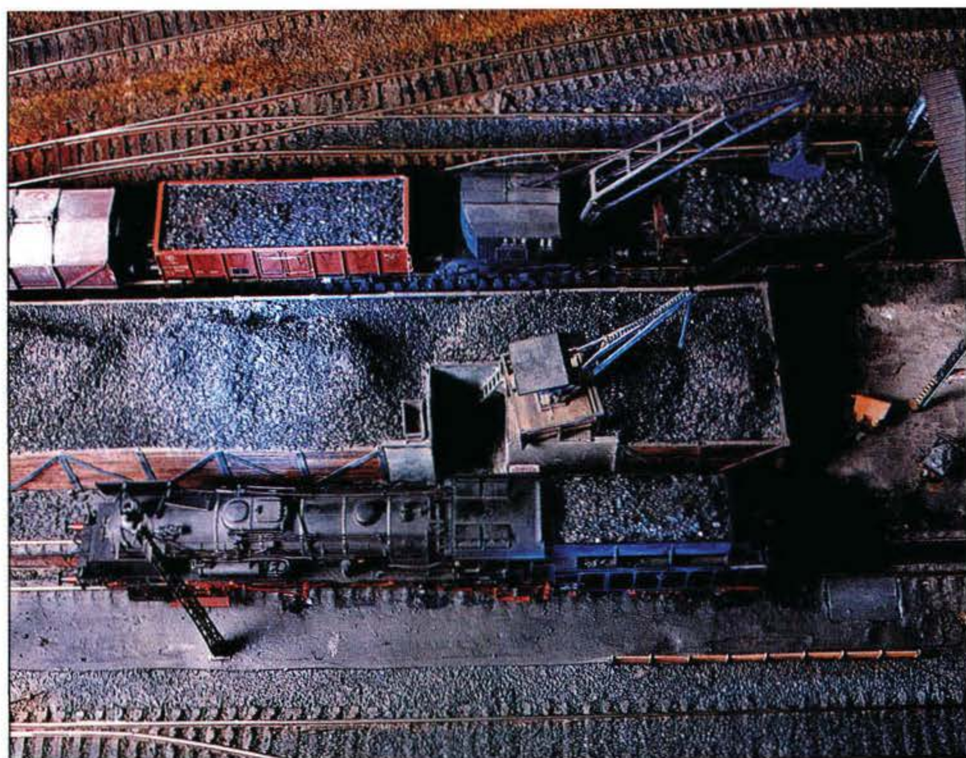
Editorial

Liebe Leser,

seit Übernahme der Redaktion im Juni 1990 habe ich hunderte Briefe zur Gestaltung unserer Zeitschrift erhalten. Viele Vorschläge (einschließlich der Formatrückänderung) haben wir seitdem verwirklicht. Nur eines konnten wir bislang nicht: Unter Beibehaltung des Heftpreises das Blatt im Umfang wesentlich erweitern. Also versuchen wir immer wieder, an anderer Stelle zu »verdichten«. So gewinnen wir durch die Umgestaltung des Inhaltsverzeichnis und durch die Reduzierung des Leitartikels von dieser Ausgabe an wieder eine Seite mehr, die dem Inhalt zugute kommt. Ich hoffe, daß sie unser Angebot annehmen, und ich gehe davon aus, daß wir bald kräftiger zulegen können.


F. Borchert

Doch nun zu etwas anderem, das uns sehr gegen den Strich gegangen ist. Nicht, daß wir prüde wären oder keinen derben Spaß verstünden. Doch an Wehrlosen sein Mütchen zu kühlen halte ich für keinen Geniestreich.
Der 1. April bringt jedes Jahr aufs neue – neben unendlich langen und alten Bärten – manch geistreichen Streich und Witz hervor. Auch die **eisenbahn illustrierte** bemühte sich in ihrer Ausgabe4/92 auf Seite 7 in einer **Letzten Meldung** um Esprit. Sie schuf den Gas-Wasser-Scheiße Ing. der Deutschen Reichsbahn. Nach den Angaben der Illustrierten gelang es ihm, die moderne elektrische Anlage der ICE-Triebköpfe (der Deutschen Bundesbahn) um einen biogasbeheizten Dampfkessel zu ergänzen. Ja, man lese und staune, der Reichsbahningenieur vermochte den Kessel nebst Turbine sogar zur Betriebsreife zu entwickeln.
Den die ICE-Vakuumtoiletten benutzenden Biogasproduzenten verheißt die **eisenbahn illustrierte** in diesem Zusammenhang einen ansehnlichen Preisnachlaß, besonders denen, die den meisten Mist machen.
Es zuckt in der Feder, hierzu einen Kommentar zu schreiben. Doch das erübrigt sich.
Nur soviel: Ich habe für unsere Redaktion den Gebrauch der Begriffe **Ossi** und **Besser-Wessi** untersagt. Das gilt – mit dieser Ausnahme – auch weiterhin. Denn obwohl wir Ossis blöde zu sein scheinen, gehen wir weiterhin dreist von einem Unterschied zwischen Witz und Zote aus. Witz hat etwas mit Geist zu tun. Und mit Kultur, auch mit politischer.
Zum Schluß noch eine Bitte an unsere Abonenten. Wir hatten Ihnen bereits mitgeteilt, daß wir die Aboverwaltung in eigene Hände übernommen haben. Leider hat uns die Post eine ganze Reihe unzustellbarer Adressen übergeben. Die Hefte sind zurückgekommen. Sollten Sie betroffen sein, bitten wir um Mitteilung. Selbstverständlich erhalten Sie die fehlenden Hefte nachgeliefert.
Mit freundlichen Grüßen
Ihr
F. Borchert



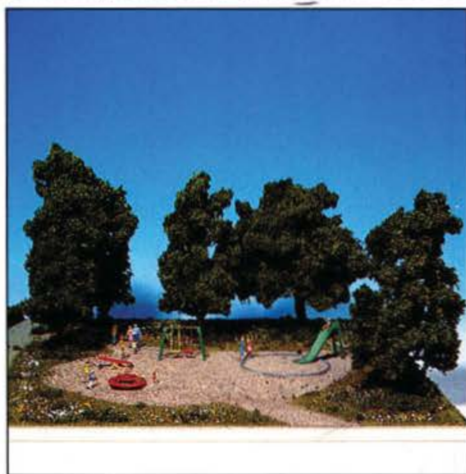
Überflug: Die Bekohlung des MEC Hannover. Das Gesamtwerk des Clubs zeigen wir in der Anlage des Monats. Seite 24

VORBILD

MODELLBAHN



Zittauer Test mit Dieselölfeuerung: Fahrt in eine gesicherte Zukunft? Manfred Weisbrod hat seine Zweifel. Seite 16



Betriebsbesichtigung bei Busch: Gebüsch und andere Überraschungen. Georg Kerber war in Viernheim. Seite 36

RUBRIKEN

Unser Titelbild: Technisches Wissen, handwerkliches Können und Findigkeit feierten auf der Intermodellbau Dortmund wieder einmal Triumpfe. Tusch den Organisatoren und freie Fahrt allen, die in einer leeren Bierdose nicht zuerst Umweltschmutz, sondern den Rohstoff für einen Lokomotivkessel sehen! *Foto: KLAWIAN*



Die Ligauer Brücke bei Radeburg in Sachsen. Das Bauwerk ist im Maßstab 1:87 nachgebildet worden. Seite 44



Modellbahn-Club Zwickau: Er ist zwar im Original nie über den ehrwürdigen Römertalviadukt gefahren, sieht aber im Modell doch schön aus, der Regierungszug der ex-DDR-Führung.

INTERMODELLBAU ´92

Entgegen einiger versteckter Unkenrufe hat sie sich wieder als die Größte erwiesen: Die Intermodellbau´92 in den Dortmunder Westfahlenhallen. Alles, was mit fliegenden, schwimmenden sowie mit auf Schienen und Straßen rollenden Modellen aller Maßstäbe zu tun hatte, fand in den sieben Hallen am Dortmunder Rheinlanddamm einen Stand, um sich zu präsentieren. Wir stürzten uns in das Gewühl der hunderttausend Zuschauer und berichten von den Modelleisenbahn-Ausstellungen in Halle 6.

Mit über 10 000 Einzelmodellen bewiesen die Modellbauer aller Sparten eindrucksvoll und überzeugend, daß kaum ein originales Vorbild zu schwierig ist, um es nachzubauen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es fährt, fliegt, schwimmt, schwebt, sich dreht oder einfach nur steht oder liegt. Betrachtet man die Modelle in der Modellbahnhalle, fällt es schwer, zwischen der 150 Kilogramm schweren österreichischen Schmalspurlokomotive der Baureihe U auf dem 5-Zoll-Gleis und den aus hauchdünnen Ätzplatten hergestellten H0-Güterwagenmodellen am Bavaria-Stand zu entscheiden, welches das Bemerkenswertere ist.

Unsere Aufstellung aller in Halle 6 gezeigten Club- und Gemeinschaftsanlagen verdeutlicht die Vielfalt der vorgestellten Modellbahnanlagen. Unter der Regie des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) fand auf dieser 14. Intermodellbau-Ausstellung die bisher größte cluborientierte Modellbahnausstellung in Europa statt. Weit über 50 Gemeinschaften hatten sich um eine Teilnahme an dieser Riesenshow beworben, aufgrund des nur beschränkt zur Verfügung stehenden Platzes konnten jedoch nur 25 Bewerber mit ihren Anlagen berücksichtigt werden. Von 5 Zoll bis N_m spannte sich der Bogen – das sind 120,5 mm Unterschied in den Spurweiten!

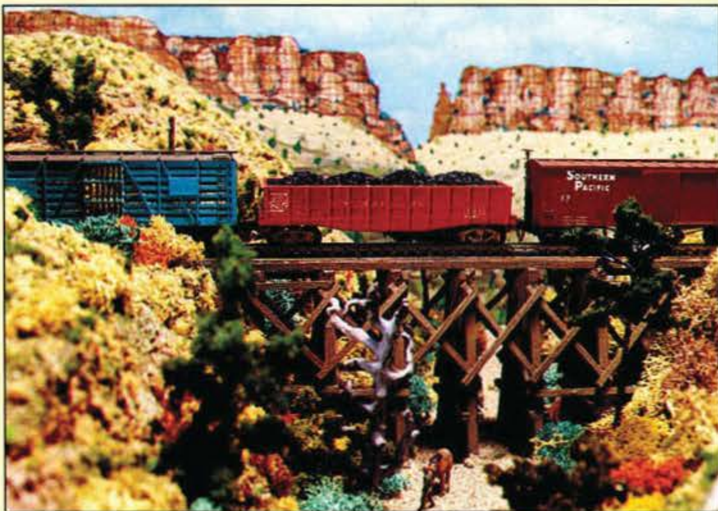


Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde: Am Informationsstand des BDEF zeigte Siegfried Stibitz seine Künste: das Neulackieren und Altern von Modellfahrzeugen.

Zuwachsraten

In den Ländern der alten Bundesrepublik wird die Zahl derjenigen, die gelegentlich Modelle gestalten, auf 700 000 bis 1 Million geschätzt. In Vereinen oder Clubs sind etwa 100 000 Modellbauer organisiert, die ihren Sport oder ihr Hobby systematisch betreiben. Hinzu kommen über 3,5 Millionen Modellbahnanlagen, von denen etwa 250 000 »Profi-Anlagen« sind: Ausgestaltet mit vorbildgetreuer Landschaftsgestaltung, exakt fahrenden Fahrzeugmodellen und elektronischen Steuerungselementen bis hin zur digitalen Codierung aller Vorgänge.

Diese Zahlen sind durch die Modelleisenbahner in den neuen Bundesländern nochmals um etwa 20 Prozent angestiegen. Der



Arbeitskreis TT: USA-Rail auf einem TT-Modul nach NEM-Entwürfen.



Modulbau-Eisenbahnfreunde Harz und Heide: Ein- und Ausfahrt der Kehrschleife.



Spur-I-Team Hagen: Genaues Hinsehen lohnt sich und verhindert Entgleisungen von der großen Spur. Ein Freund der Hagener Mannschaft ist ganz bei der Sache.



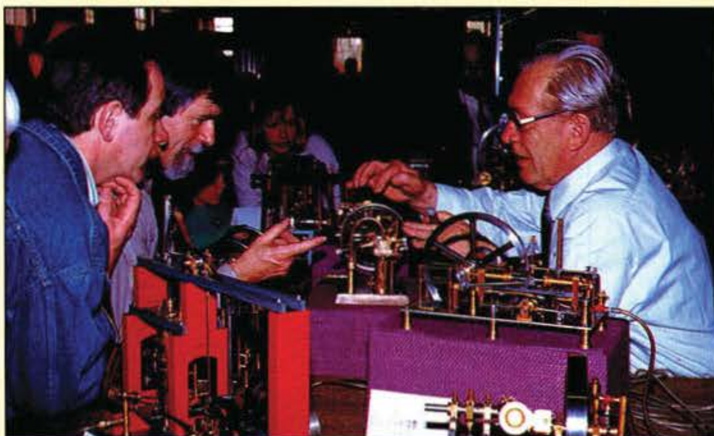
Henning Löther, Halberstadt: Als Gast auf der H0-/$H0_m$-Anlage der ARGE RP 25 zeigte er stimmungsvolle Schmalspurbahnszenen von der heimatlichen Harzquerbahn.

Nachholbedarf gerade dieser Modelleisenbahner ist groß. So war es nicht nur ein taktisches Anliegen des BDEF, sondern auch ein Zeichen bester Zusammengehörigkeit, wenn zahlreiche ostdeutsche Arbeitsgemeinschaften, Clubs und Einzelmodellbauer solo oder im Verein mit westdeutschen Gemeinschaften die Farbigkeit der Ausstellung bereicherten. Vom Modellbauinteresse im Allgemeinen und an der Modellbahn im Besonderen profitierte natürlich auch die Dortmunder Messegesellschaft: Die Zahl der Austeller hat sich im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls um 20 Prozent erhöht, und mit der knapp 100 000 Menschen zählenden Besucherzahl wurde eine neue Rekordmarke erreicht.

Glanzlichter

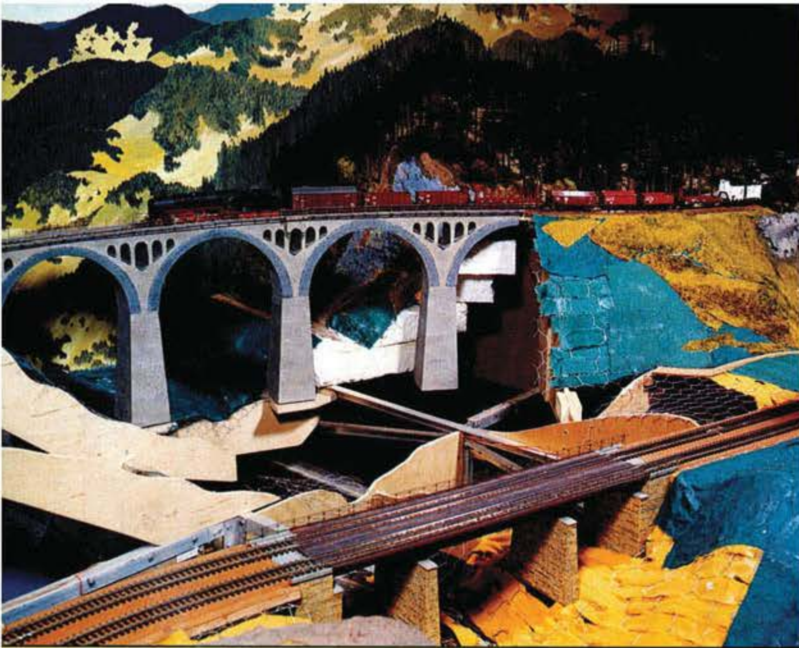
Als Sensation auf der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar gefeiert, zeigte sie nun schon ihre Serienreife, die neue Universalkupplung von Roco. (Übrigens der einzige Großserienhersteller, der in Dortmund anwesend war.) Aus dem gleichen Haus war auch das Serienmodell der Henningsdorfer Elektrolokomotive BR 143 der DR in der Nenngröße N zu bewundern. Und zur Freude der TT-Modellbahnfans feierte der Trabant 601 Kombi im Maßstab 1:120 bei der Firma bima seine Weltpremiere.

Höchstes Lob verdienen u. a. die H0-Modulanlage des Freundeskreises Hasselt aus Belgien und die Spur-0-Anlage des Herrn Frigge aus Höxter. Ersterer hatte unter der Führung seines Leiters, Herrn Schraepen, eine 63 Meter lange Modulanlage nach amerikanischem Vorbild an die Wand gestellt. Die Module sind 600 mm bis 900 mm breit, und sie wurden in typisch amerikanischer Manier sparsam gestaltet. Das Besondere an der Anlage sind die durchgehende Hintergrundkulisse mit mittelamerikanischen Motiven und die in etwa 1700 mm Höhe ebenfalls durchgehende Sichtblende, hinter der sich eine effektvolle Beleuchtung befindet. Dieser gute Eindruck wird verstärkt durch riesenlange Züge (bis zu 240 Achsen) mit Mehrfachtraktion, bestehend aus bis zu fünf Diesellokomotiven, die zum Teil am Anfang, am Ende und in der Mitte der Züge eingestellt sind. Wenn dann zu Beginn der Vorführung aus den unter der Anlage verborgenen Lautsprechern das laute Dieselgeräusch anfahrender Großlokomotiven ertönte, ballten sich die Zuschauer zu dichten Trauben zusammen.

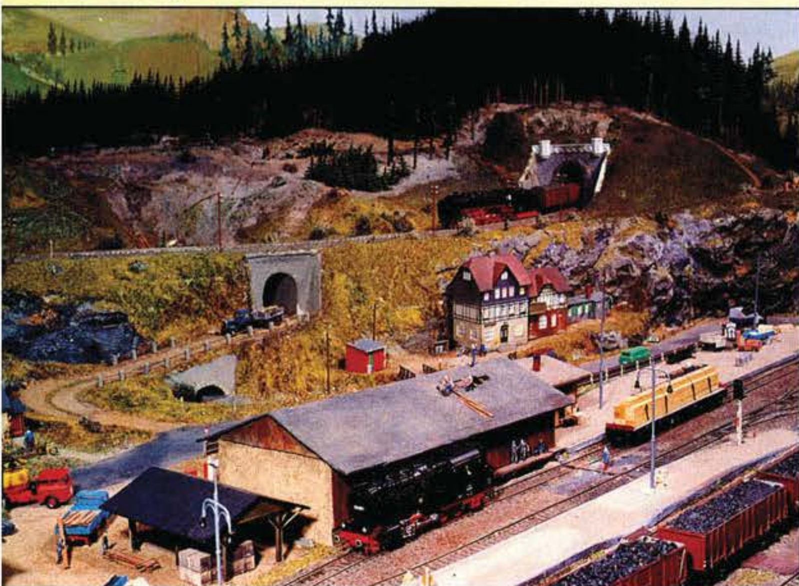


Dampfbahn-Club Deutschland: Angesichts der zahlreichen schnurrenden und sich drehenden Dampfmaschinenmodelle wurden Großväter wieder zu Kindern.

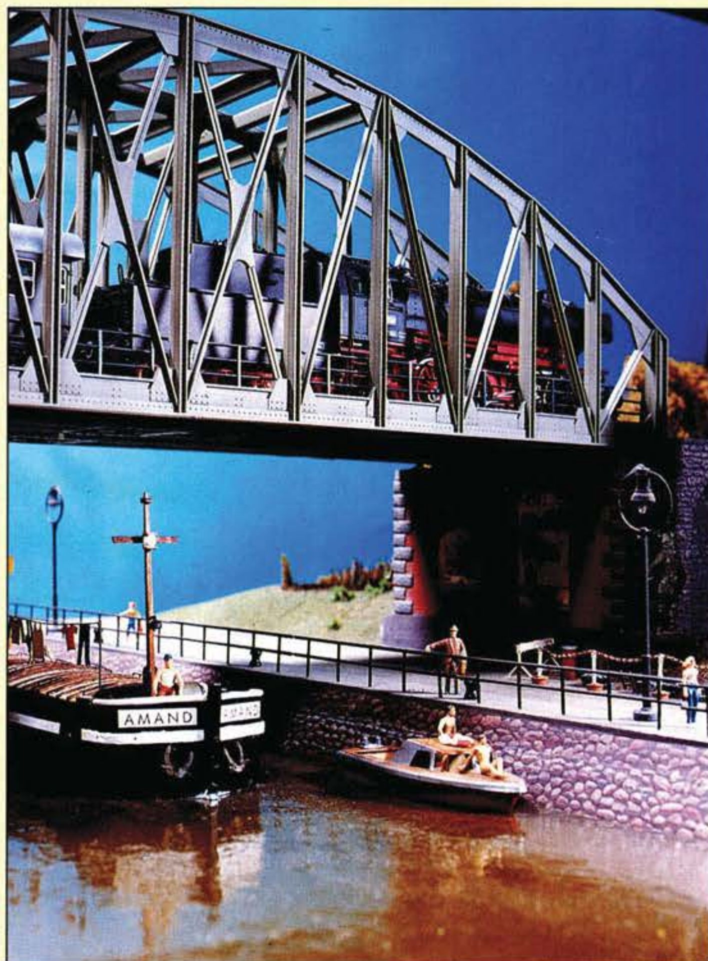
Die Spur-0-Anlage des Rudolf Frigge, die in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn und der ARGE Spur 0 im BDEF entstand, gehört zu den größten Messe- und Ausstellungsanlagen Europas in dieser sympathischen Spur. Zuschauermagnet auf der etwa 90 m² großen Anlage war ein Modell des Schienenzeppelins Bauart Krukenberg, das wie sein originelles Vorbild mit einem hochtourig laufenden Propeller angetrieben wurde. Da zuckte manch schöne Besucherin erschrocken zurück, wenn ihr das vorbeirauschende Modell mit starkem Luftstrom die kunstvoll frisierte Locke aus der Stirn blies. Weitere Spitzenexponate, von der funk- und digitalgesteuerten Spur-I-Anlage der Hagener Modellbahnfreunde bis zu der Reali-



Ostthüringer Modellbahnclub Gera: Blick in den im Bau befindlichen Anlagenaufbau.



Ostthüringer Modellbahnclub Gera: Der Güterschuppen entstand nach Plänen von G. Fromm



Interessengemeinschaft Modellbahn Kaarst: Ein Hoch auf den Modulbau stellen die gut gestalteten Module von Olaf Hennrich dar. Die im Bild dargebotene Szene unter den Brücken lebt von den Details an der umgebauten Roco-Brücke und an den Schiffsmodellen von der Firma Wegas.

sierung des Rufs »Herunter von der hohen Schiene« durch die Arbeitsgemeinschaft RP 25 aus Hohenlimburg, werden in späteren Ausgaben des MODELL EISENBAHNERs vorgestellt.

Gemeinsamkeiten

Wohl selten wird der Brandtsche Wunsch, daß das Zusammenwachsen möge, was zusammengehört, so wörtlich genommen wie von den Modelleisenbahnern in Ost und West. Da war zu hören von den engen Kontakten zwischen dem Ostthüringischen Modellbahnclub in Gera mit dem Eisenbahn-Amateur-Club Hagen. Der MEC Zwickau in Sachsen hatte sein H0-Modell des Römertalviadukts problemlos mit den Modulen des MEC Dortmund verbinden können, und genauso selbstverständlich verkehrten die $H0_m$-Schmalspurfahrzeuge der Harzquer- und Brockenbahn des Halberstädters Henning Löther auf der verträumten Nebenbahnanlage der Arbeitsgemeinschaft RP 25 – einer Truppe, die sich den vorbildgetreu hohen Schienen und Spurkranzprofilen verschrieben hat.

Gemeinsamkeiten gab es viele, doch ein für den Berichterstatter wohl eindurcksvollstes Beispiel war das Vorführen der Löt- und Modellbaukünste durch den Schiffsmodellbauer Manfred Zinnecker aus Bitterfeld am Stand eines Herstellers elitärer Wagenmodelle in H0, der Firma Bavaria. Und sind schließlich nicht auch die Übergangsmodule zwischen den Anlagen der Breisgauer Modelleisenbahner und denen von Harz und Heide oder zwischen den N-Bahn-Anlagen der Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst und denen aus Herzogenrath schöne Beispiele gemeinsamer Interessen?

Georg Kerber

Fotos: KLAWIAN



Dampfbahn-Club Deutschland: Der Kinderzug auf dem 5-Zoll-spurigen Rundkurs.



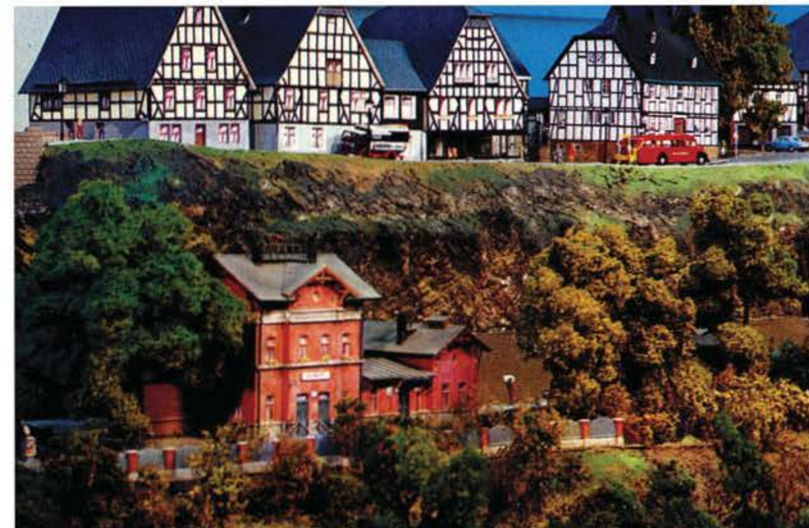
Dampfbahn-Club Deutschland: Die S 2 in der Nenngröße III ist im Bau, die T 3 bereits fertig.

Die ungehorsame Lokomotive

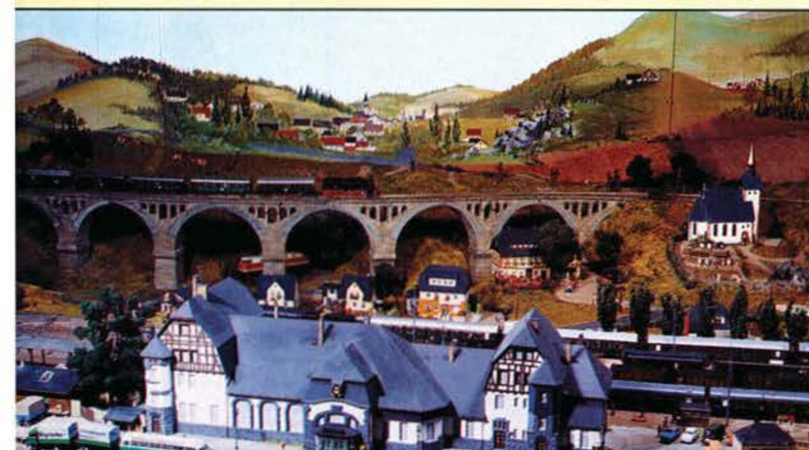
Die Teilname an einer solchen Ausstellung erzeugt Hochstimmungen, und diese verführen den einen oder anderen zu allerlei Späßen. Der, von dem hier berichtet werden soll, ereignete sich auf der Anlage des Spur-I-Teams Hagen. Auf deren Anlage verkehrten zwei Elektrolokomotiven »Krokodil«, die eine digitalgesteuert, die andere ausgerüstet mit einer Zweikanal-Funkfernsteuerung zum Überbrücken größerer Entfernungen, die von der Digitalsteuerung nicht mehr verkraftet wurden. Zufällig agierten einmal beide Maschinen im gleichen Bahnhof, was einen Schelm zu folgendem Streich inspirierte: Er vertauschte blitzschnell die beiden Krokodile, wobei er die digitalgesteuerte neben das Gleis stellte. Als sich nun die vermeintlich digitalgesteuerte Lokomotive in Bewegung setzte, ohne auf die aufgeregten Manipulationen ihres Lokführers am Fahrpult zu reagieren, schrie dieser Zeter und Mordio, weil er dachte, hier müßten höhere Gewalten ihre Hände mit im Spiel haben. Dabei waren's nur die seines Kollegen.



Eisenbahn-Amateu-Club Hagen: Auf der Clubanlage mit Motiven aus dem Hochsauerland gefiel dem Fotografen diese gut gestaltete Tunneleinfahrt mit der sie umgebenden schöne Landschaftsnachbildung. Szenen, wie sie oft auf dieser Anlage anzutreffen sind.



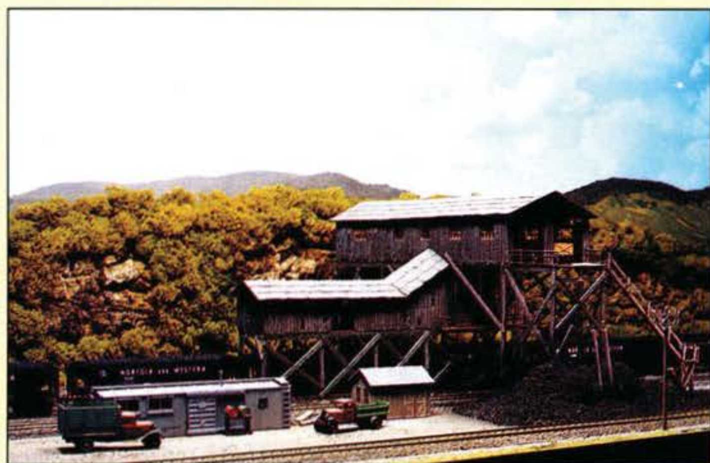
Eisenbahn-Amateur-Club Hagen: Die Häuser wurden nach Originalen aus Pappe gebaut.



Ostthüringer Modellbahnclub Gera: Bahnhof Sonneberg, gebaut nach Originalunterlagen.



Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst: Ein Übergangsmodul in zwei Ebenen in N.



Freundeskreis Hasselt (B): Stimmungsvolle Motive nach amerikanischem Vorbild in H0.

Verein	System	Nenngröße	Gleismaterial	Anmerkungen, Besonderheiten
Dampfbahn-Club Deutschland	R.K.	III	Feldbahn	Wagen f. Personentransport
Gillrath Selfkantbahn	k.A.	III	Eigenbau	Dampflok, elektr. beheizt ü. Schienen
AG Modellbahn Neuss e.V.	Segmente	II_m	LGB	RhB-Motive
Interessengem. Spur II_f	Module	II_f	Regner	Feldbahnmilieu
Spur-I-Team Hagen	Segmente	I	Märklin	digital- und funkferngesteuert
Arbeitsgemeinschaft Spur I	Segmente	I	Märklin	viele Eigenbaumodelle
Spur-0-MEC Niederrhein	modulähnlich	0	Kesselbauer	zusätzlich Vitrinengestaltung
Rudolf Frigge	R.K.	0	Roco, Pola Maxi	Schienenzepp m. Propeller-Antrieb
Modul.-Eb.-Freunde Harz u. Heide	Module	H0	Roco	Fahrleitung Sommerfeld
Eb.-Freunde Breisgau e.V.	Module	H0	Roco	Überg.-Mod. zu Harz und Heide
Eb-Freunde Mühlheim a.d. Ruhr	Module	H0	Flschm.	Ruhrmotive
Eb.-Amat.-Club Hagen e.V.	g.A.	H0	Peco, Roco	Sauerlandmotive
Freundeskreis Hasselt (B)	Module	H0	Roco	amerik. Vorbild, 63 m Länge
Ostthüring. MC Gera	g.A.	H0	Pilz	Bf. Sonneberg, Thür. Wald
Modellbahnclub Zwickau e.V.	g.A.	H0	Pilz	Römertalbr., Koop. m. MEC Dortmund
MEC Dortmund im BSW	Module	H0	Roco	im Bau befindlich
Interessengem. Kaarst	Module	H0	Roco	großer Detailreichtum
MEC Iserlohn	g.A.	H0	Roco	Faller-car, Fahrleitung
ARGE RP 25, Hohenlimburg	Module	H0, $H0_m$	Schuhmacher	Dreischienengleis
AG Dönberger Hauptschule	Module	H0	Roco	Schülergemeinschaft
Marler EC e.V.	g.A.	H0	Roco	funkferngesteuerte H0-Lastwagen
ARGE Modellbahn Dortmd.	Module	H0, $H0_e$	Roco, Bemo	Umsetzanlage
Verein Furka-Bergstrecke	Module	$H0_m$	Bemo	FOB-Motive
MEC u.Dioramenbau Westerwald e.V	Kleinanlagen	H0, 3-L u. TT	Märklin K Flschm., Bemo	Landschaftsgestg. mit Modelliermasse
Eb.-Amat.-Club Herzzogenrath	Module	N	Roco	Übg.-Modul z. MA Kaarst
Modell-AG Kaarst	Module	N	Roco	viele Funktionsmodelle
D. u. J. Günther, Pößneck	g.A.	TT	BTTBZ	Pößneck-Orlamünde

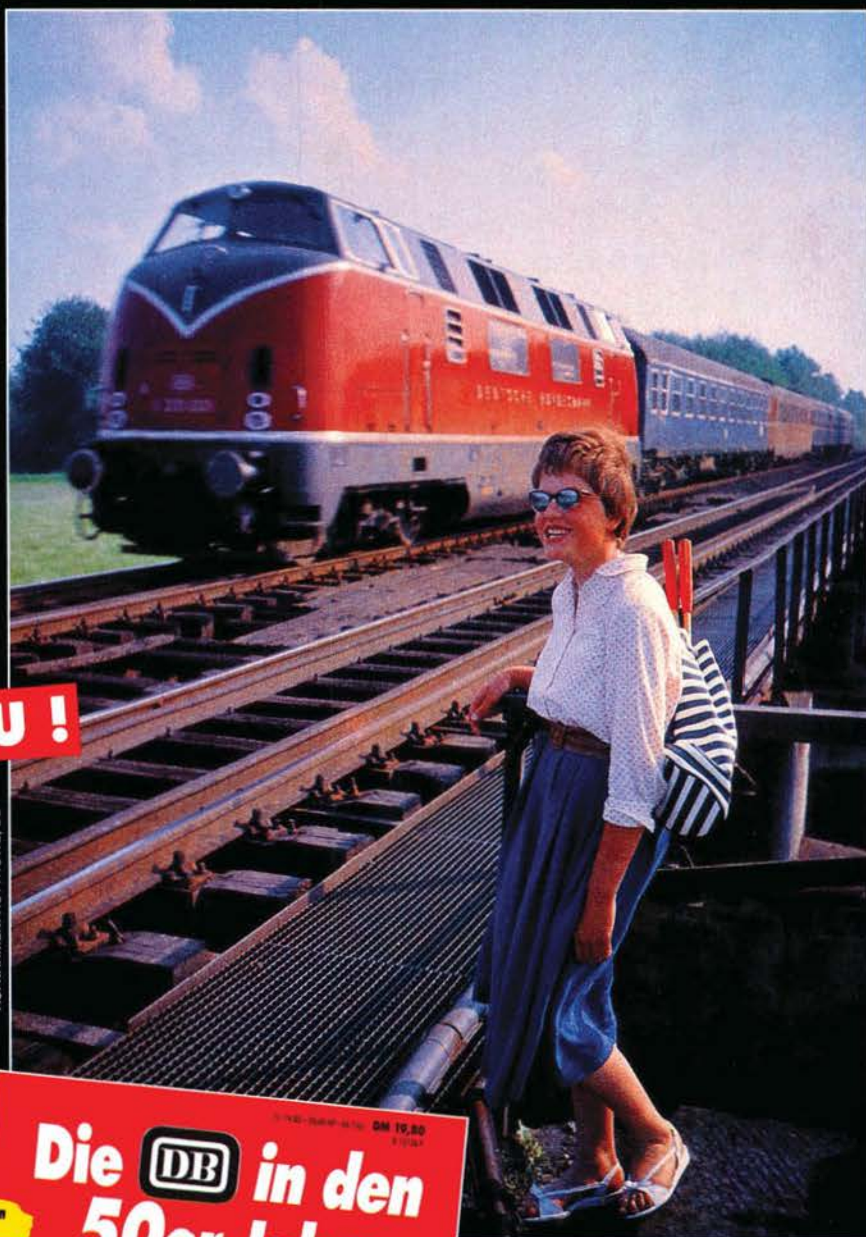
Erklärungen:
R.K. = Rundkurs
k.A. = keine Angaben, Probierstrecke
III = entspricht 5 Zoll = 127 mm Spurweite
g.A. = geschlossene Anlagenplatte
Sofern nicht besonders gekennzeichnet, sind die Anlagen der Nenngröße H0 mit Zweileiter-Gleichstrom-System ausgerüstet.

Vitrinen von Clubs und Arbeitsgemeinschaften:
- Dampfbahn-Club Deutschland: Lokomotiven im Bau und betriebsfähig, Dampftraktoren, Dampfmaschinen
- Spur-0-Club Dortmund: Eigenbau- und Umbaumodelle von Triebfahrzeugen in der Nenngröße 0.
- Ak TT: TT-Diorama in Modulbauweise nach amerikanischen Vorbildern von F. Kaupsch.
- Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen: Souvenirs und Ausstellungsstücke.

Unentbehrlich für jeden Eisenbahnfreund und Modell-Eisenbahner – ab sofort im Handel:

Die DB in den 50er Jahren

Aufbruch in eine neue Epoche: Die Deutsche Bundesbahn, deren Geburtsstunde am 7. September 1949 schlug, lernt wieder fahren. Das Jahrzehnt des Aufschwunges steht bevor: Das DB-Neubauprogramm läuft auf vollen Touren, legendäre Baureihen wie die V 200, der VT 11.5 oder die Generation der „Eierköpfe" werden in Dienst gestellt, das TEE-Netz wird geschaffen. Doch auch das sind die 50er: Mit Goggomobil und Isetta kommt der Individualverkehr mehr und mehr in Fahrt, die Reise der DB ins Defizit beginnt.



NEU !

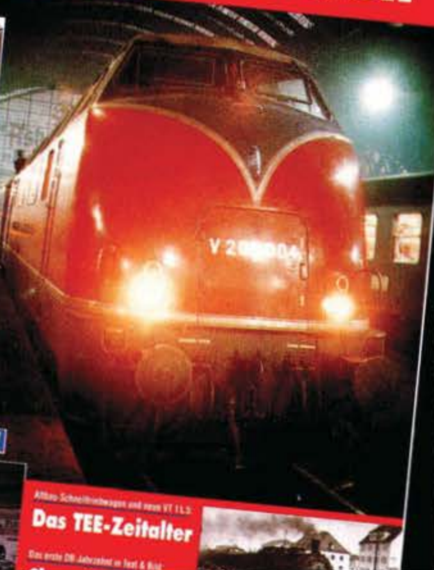
AUFNAHMEN: ROTTHOWE, DB

Dieses erste, reizvolle Jahrzehnt der DB zeichnet die neueste Sonderausgabe aus der Reihe BAHN-EXTRA nach: Auf 120 Seiten, mit über 220 Farb- und s/w-Aufnahmen zieht Sie die „DB-Epoche III a", wie sie von Modellbahnern bezeichnet wird, in ihren Bann. Mit *den* Themen jener Zeit ...

Aus dem Inhalt: Die Räder rollen wieder planmäßig: Die Aufbaujahre sind vorbei ● Die neuen Gesichter der 50er Jahre: Eierköpfe und Neubauelloks ● Die neue Stromlinien-Ära: der TEE-Verkehr entsteht ● Der Beginn einer Ära: Der ‚Uerdinger Schienenbus' kommt ● Der Strukturwandel beginnt ● Die Deutsche Verkehrs-Ausstellung in München 1953: Forum der neuen Fahrzeuggenerationen ● Interzonenverkehr ● Zugbildung in Vorbild & Modell: Nebenbahn-Züge ● V 200 in Anatolien ● Der VT 90 ● u.v.a.!

120 Seiten, illustriert mit 225 hochwertigen Fotos (großteils in Farbe!)

Nur DM 19,80





GeraNova
Zeitschriftenverlag GmbH München

„Die DB in den 50er Jahren" (BAHN-EXTRA 2/92) erhalten Sie ab 2.5. in jeder Bahnhofsbuchhandlung, in guten Modellbahn-Fachgeschäften und an ausgewählten Kiosken. Oder direkt beim Verlag.
Für nur 19,80 DM!

COUPON

Bitte ausschneiden/kopieren und einsenden an:
GeraNova Verlag, Pf. 140309, W-8000 München 5

Bitte liefern Sie mir _____ Exemplar (e) der BAHN-EXTRA-Ausgabe „Die DB in den 50er Jahren" zum Stückpreis von DM 19,80 (zzgl. 2,30 Versandanteil je Send.).

Ich bezahle: ❑ Scheck anbei ❑ gegen Rechnung
Ich bin bereits GeraNova-Kunde: ❑ ja ❑ nein
❑ Schicken Sie mir Ihr Gesamtprogramm (gratis)

Datum/Unterschrift: ____________________

Absender nicht vergessen!



Der Jahrhundertbau

Schon lange vor dem Bau der legendären Berliner Tunnel-S-Bahn gab es mehrere Projekte, um die im Norden der Reichshauptstadt gelegenen Fernbahnhöfe mit denen im Süden durch eine Eisenbahn zu verbinden. Die zum Teil fast 60 Jahre alte S-Bahnstrecke ist durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet. Aus Anlaß der Totalsanierung der Gesamtanlage ein Bericht über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft dieses Jahrhundertbaus.



Einsteigen bitte!
Der Zug steht im 1985 rekonstruierten Anhalter Bahnhof bereit. An den Gleisenden 1 und 4 ist die geplante Verlängerung zum Görlitzer Bahnhof erkennbar. Nach einem Linksschwenk verläuft die Strecke parallel zur Stresemannstraße. An der Einfahrkurve zum Potsdamer Platz verläuft die Grenze BVG/DR. Der Zug rollt über Gleis 4. Gleis 3 ist ein Stumpfgleis. Hinter diesem Gleisabschluß sollte einmal der oberirdische Fernbahnhof angebunden werden. Weiter geht es in Richtung Norden. Zwischen beiden Streckengleisen steigen zwei Kehrgleise in die Höhe. Auch hier sollte es einmal weitergehen – via Reichstag zum Lehrter Bahnhof. In einer rechtwinkligen Kurve geht's zur Station Unter den Linden. Dabei werden zwei vermauerte Eingänge zum »Führerbunker« passiert. Nun folgen Links- und Rechtskurve – Friedrichstraße ist erreicht. Nach Überfahrung der U-Bahn wird die Spree unterquert. Hier gibt es Fluttore und Balkenwehre. In der langen Linkskurve geht es wieder mit V_{max} 50 zur Oranienburger Straße und weiter zum Nordbahnhof mit insgesamt zwei Kehranlagen. Die mittlere Ausfahrt, einst Spitzkehre zum 1984 stillgelegten S-Bw, wird nicht mehr genutzt. Nach einer Rechtskurve ist der Tunnel zu Ende.

Am 4. Juli 1933 beschloß der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Bau der Nord-Süd-Bahn. Sofort wurde mit der Ausarbeitung der Bauentwürfe begonnen. Ende 1933 waren die Vorarbeiten, insbesondere die Bodenuntersuchungen und der Grunderwerb, beendet. Am 20. Januar 1934 erhielt die Firma Polensky & Zöllner den ersten Auftrag für den Tunnelbau. Die Arbeiten begannen am Stettiner Bahnhof. Bei den hier rund 300 Zug- und Rangierfahrten der Fernbahn pro Tag kam der Tunnelvortrieb nur von einer bereits an der östlichen Abstellanlage hergestellten offenen Grube aus in Frage.

Vor und nach Olympia

Am 4. April 1934 gab es den ersten Rammschlag. Innerhalb von nur 90 Tagen war der erste viergleisige Abschnitt fertiggestellt worden. Die von der Einfahrt des Stettiner Bahnhofs (später Nordbahnhof) bis zur Station Unter den Linden führende 3,38 km lange Strecke konnte zum Beginn der Olympiade am 28. Juli 1936 dem Fahrgastverkehr übergeben werden. Der Anschluß an die Stadtbahn befand sich im zehn Jahre zuvor großzügig ausgebauten Bahnhof Friedrichstraße.

Während der Weltausstellung in Paris würdige man die Leistungen der Reichsbahndirektion Berlin auf dem Gebiet des Tunnelbaus mit dem »Diplome de Grand Prix«.

Als kompliziert erwiesen sich die Bauarbeiten unterhalb des Pariser Platzes (am Brandenburger Tor) und mehr noch unter dem Potsdamer Platz. Beide Bereiche waren dicht bebaut. Mehrmals wurden die Pläne zur Neugestaltung Berlins, einschließlich der Bahnanlagen, verändert. Die am 20. August 1935 eingestürzte Tunnelaussteifung an der Rückfront des Brandenburger Tores verursachte kaum einen Bauverzug. Für Aufsehen sorgten aber 19 durch das Unglück getötete Bauarbeiter.

Ab 15. April 1939 fuhren die Züge auf dem knapp einen Kilometer »kurzen« Abschnitt Unter den Linden – Potsdamer Platz.



Das Brandenburger Tor gibt eine Orientierung über den Aufnahmeort. Am 5. Januar 1935 war der Bau der Nord-Süd-S-Bahn auf der Straße Unter den Linden noch im Gange. *Fotos: Landesbildstelle Berlin*

Kriegsereignisse

Ab 8. Oktober 1939 wurde die 5,8 km lange Nord-Süd-S-Bahn-Strecke komplett in Betrieb genommen. Insgesamt kostete der Bau 170 Mill. RM. 3 500 Arbeiter bewegten unter anderem 2 Mill. m³ Boden, stellten 500 000 m³ Beton her, bauten über 95 000 t Eisenteile ein und isolierten 350 000 m² Tunnelwände gegen das Eindringen von Grundwaser.

Große bautechnische Leistungen mußten nicht nur im Zuge der erwähnten Unterführung am Stettiner Bahnhof vollbracht werden, sondern ebenso am Bahnhof Friedrichstraße, beim Unterqueren der Spree sowie des Landwehrkanals. Ferner waren die U-Bahnlinie 6 (heutige Bezeichnung) im Bereich des Bahnhofs Friedrichstraße und die U-Bahnlinie 2 (heutige Bezeichnung) am Potsdamer Platz zu unterfahren.

Erweiterungsfähig

Außerdem berücksichtigte man innerhalb der Tunnelanlage Ausbaumöglichkeiten des Schnellbahnnetzes, so eine U-Bahnstrecke vor dem Anhalter Bahnhof zwischen Neukölln und Moabit, die Verbindung vom Anhalter zum Görlitzer Bahnhof und vom Potsdamer Platz zum Potsdamer Fernbahnhof bzw. in Richtung Lehrter Fernbahnhof.

Mit der Nord-Süd-S-Bahn konnte man in rund 10 Minuten vom damaligen Stadtrand ins Zentrum reisen. 24 S-Bahn-Züge verkehrten in einer Stunde und Richtung. Damit stand die »U-S-Bahn« gegenüber der Stadtbahn zwar mit sechs Zügen im Rückstand, doch wäre auf der Nord-Süd-S-Bahn ein 90-Sekunden-Takt möglich gewesen.



Die beim Einsturz des Baustellenbereichs 1935 am Brandenburger Tor tödlich verunglückten Bauarbeiter wurden mit einer groß aufgemachten Trauerfeier beigesetzt.



Im September 1945 war der Stettiner Bahnhof noch unterflutet, so daß der Schacht nur in Kähnen passierbar war. *Repro aus NBI 2/45 (Meyer)*

Wassereinbruch

Während der Bombenangriffe auf Berlin wurde der Tunnelabschnitt zum sicheren Ort für die flüchtenden Menschen und diente dem Abstellen von Fahrzeugen. Anfang Mai 1945 kam es zur Sprengung der Tunneldecke am Landwehrkanal. Sofort wurde der Tunnelabschnitt mit Wasser überflutet. Gleichfalls erreichte das Wasser große Teile der U-Bahn-Schächte. Über die dadurch ums Leben gekommenen Menschen gibt es unterschiedliche Angaben. Sie schwanken zwischen 90 und 2 000. Ende 1945 gelang es, den Tunnel restlos leerzupumpen. Ab 31. Januar 1946 fuhren die S-Bahnzüge wieder in den Tunnel, zunächst nur aus Richtung Humboldthain bis Stettiner Bahnhof. Ein Inselbetrieb Anhalter Bahnhof – Friedrichstraße bestand ab 2. Juni 1946, ab 27. Juli 1946 rollten die Züge aus Richtung Großgörschenstraße in den Tunnel und ab 15. August 1946 aus Richtung Papestraße.

Der gesamte Nord-Süd-S-Bahntunnel war ab 16. November 1947 wieder befahrbar.

Transit

Mit dem Mauerbau ab 13. August 1961 veränderte sich die Betriebsführung auf dieser Strecke grundlegend. Bis auf den im Westteil der Stadt befindlichen Anhalter Bahnhof und dem Transit- und Umsteigebahnhof Friedrichstraße (unten) wurden alle anderen Stationen geschlossen, zugemauert und vielfach vergessen.

Fast 25 Jahre S-Bahn-Boykott und ständig wachsende rote Zahlen führten letztendlich dazu, daß die Deutsche Reichsbahn den Betrieb der S-Bahn in West-Berlin am 8. Januar 1984 einstellte. Einen Tag später übernahm ihn die BVG, jedoch ohne den Betrieb auf der Nord-Süd-S-Bahn. Lediglich der Anhalter Bahnhof wurde noch von Lichtenrade aus angefahren. Entgegen der ursprünglichen Senatsplanung wurde der Betrieb bereits am 1. Mai 1984 wieder aufgenommen. Die verschlissenen und nach dem zweiten Weltkrieg nur unzureichend befahrbar gemachten Tunnelanlagen waren aber nicht besser geworden. Durch mangelhafte Instandhaltung gab es häufig Entgleisungen.



Friedrichstraße im Tunnel 1983. Man beachte die Kameras an der Decke zur Überwachung der Reisenden. *Foto: P. Bley*



1991, Bahnhof Potsdamer Platz: wenig Platz für Baumaschinen. *Foto: Rbd Berlin*



BVG-eigene und dem Lichtraumprofil entsprechende Baufahrzeuge. *Foto: Rbd Berlin*



Restarbeiten vor Inbetriebnahme des Bahnhofs Oranienburger Straße. *Foto: O. Voigt*

Nach dem Mauerfall

Bedingt durch den schlechten Oberbau, wurde die Höchstgeschwindigkeit im Nord-Süd-Bahn-Schacht auf 40 km/h reduziert.
Nach dem Fall der Mauer stieg das Verkehrsaufkommen stark an, und die geplante Gleissanierung wurde verschoben. Ab 2. Juli 1990 hielten die Züge wieder auf der Station Oranienburger Straße und ab 1. Septemer 1990 auf den Stationen Unter den Linden und Nordbahnhof.

Fahren und Bauen

Die Sanierung der gesamten Nord-Süd-S-Bahn erwies sich nun als immer notwendiger. Während der Arbeiten sollte der Zugverkehr nur abschnittsweise, aber nicht gänzlich eingestellt werden.
Erneuert wurden 12 km Gleis, 26 Weichen, sämtliche Stromschienen, 18 000 Hartholzschwellen, 35 000 m^3 Schotter, über 100 km Kabel, sämtliche Signal-, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sowie zwei Stellwerke. Außerdem waren 120 000 m^2 Beton- und Stahlflächen mit Sand abzustrahlen, 100 000 m^2 Betonfläche zu beschichten, 20 000 m^2 Stahlkonstruktion gegen Korrosion zu schützen sowie 3 000 m^2 Betonfläche völlig zu erneuern. Hinzu kamen neue Diensträume, Beleuchtungsanlagen, Fahrtrichtungsanzeiger und Lautsprecheranlagen. Darüber hinaus mußten die seit dem Mauerbau luftdicht zugeschweißten Notausstiege benutzbar gemacht werden. Am 21. Januar 1991 begannen die Arbeiten. Zuerst wurde gesandstrahlt; jeweils ab 22 Uhr fuhren innerhalb des Tunnels Pendelzüge. Obwohl der Sandstrahl mit Wasser gebunden wurde, gab es eine hohe Staubbelastung, die einen regelrechten Nebel erzeugte. Der Zugbetrieb wurde aufgrund der Sichtweiten von rund 10 Metern – auch in den Bahnhöfen – arg beeinträchtigt. Reisende und Eisenbahner beschwerten sich, andere Firmen konnten u. a. deshalb ihre Arbeiten nicht pünklich beginnen. Zum 2. April 1991 wurde der Abschnitt Gesundbrunnen – Friedrichstraße gesperrt und der Haltepunkt Unter den Linden wieder ein Bahnhof, da das dortige Stellwerk in Betrieb ging. Zuvor war eine der einst zwei Weichenverbindungen eingebaut worden. Der Zugbetrieb lief eingleisig zum Halte- und Endpunkt Friedrichstraße (unten). Die Reisenden stiegen hier in die U-Bahn und dann in Busse des Schienenersatzverkehrs, um schließlich in der dreifachen Zeit den Bahnhof Gesundbrunnen zu erreichen. Von dort rollte es wieder. Auch die BVG baute, und zwar zwischen Gesundbrunnen und Humbodthain. Hinter diesem Haltepunkt wurden die Gleise »gekappt« und in die Fernbahntrasse eingebunden. Nur so war es möglich, das Baumaterial heranzufahren. Sämtliche Transporte führten über den Bahnhof Schönholz. Hier wurde auch der Schotter gereinigt. Die Sandstrahl-, Betonspritz- und Farbspritzkolonne zog weiter in Richtung Süden.

Anlagenvollsperrung

Inzwischen wuchsen die Belastungen durch Dieselaggregate, Diesellokomotiven und kleinere Asbestfunde so sehr, daß eine zeitweilige Schließung des Gesamttunnels unabwendbar wurde. Am Abend des 17. August 1991 fuhr der letzte Zug in Richtung Anhalter Bahnhof. 60 000 Benutzer der S-Bahnlinien 1 und 2 durften nun auch in Richtung Süden U-Bahn und Busse nutzen. Statt der rund 10 Minuten waren sie fortan etwa eine dreiviertel Stunde unterwegs.
Die Vollsperrung rentierte sich allemal, der Bauablauf gestaltete sich flüssiger. Ein Gleis blieb für Bauzwecke, auf dem Nachbarplanum wurde gearbeitet. Doch die ständige Enge und das besonders geringe Lichtraumprofil im Tunnel führte zu immer neuen Problemen: Es kam zu mehreren Unfällen wegen Unachtsamkeit, Fahrlässigkeit, schlechter Gleisverlegung und überhöhter Geschwindigkeiten bei Baufahrten. Oder: Die Denkmalschützer forderten, in der Station Unter den Linden nur eine bestimmte Fliesensorte anzubringen. Materialtransporte waren oftmals unpünktlich, was die Gesamtkette durcheinander brachte.

Wiedereröffnet

Trotz zahlreicher Rückstände wurde so intensiv gearbeitet, daß der S-Bahnbetrieb ab 1. März 1992 wieder aufgenommen werden konnte. Um 0.00 Uhr wurden die Stellwerke Nordbahnhof und Potsdamer Platz eingeschaltet. Um 0.15 Uhr verließ ein Zug der BR 475 der DR (Regelhalbzug und Halbzug des historischen Stadtbahnzuges) den Nordbahnhof in Richtung Gesundbrunnen. Berlin hat seine Nord-Süd-S-Bahn wieder. Bisherige Kosten: 176 Mio. DM.
Betriebsführer ist wiederum die Deutsche Reichsbahn, die Fahrzeuge der Baureihen 475 und 480 stellt die BVG. Die Zusammenarbeit funktioniert. Manch spanische Wand verdeckt weiterhin die Restbautätigkeit. Sie soll noch bis 1994 andauern.

Michael Reimer

Als erstes Serienfahrzeug der DB kann sich der Pendolino zur Reduzierung der Fliehkraftwirkung während der Fahrt in die Kurve legen. Dank der von Fiat entwickelten „gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung" neigt sich der Wagenkasten um bis zu 8 Grad zur Kurveninnenseite. Dies ermöglicht eine um rund 20 % höhere Geschwindigkeit als bei herkömmlichen Fahrzeugen, ohne den Fahrkomfort zu beeinträchtigen: statt Tempo 130 sind nun 160 km/h möglich. Auf der 167 Kilometer langen Strecke von Nürnberg nach Hof erreicht der 610 einen Schnitt von 100 km/h und kann die Fahrtzeit zwischen beiden Städten so um 20 Minuten verkürzen. Die Anwendung der neuen Technik erübrigt dabei die Elektrifizierung der genannten Strecken, so daß 450 Millionen Mark eingespart werden konnten.

Der Pendolino ist das erste Serienfahrzeug der Bundesbahn mit dieselelektrischem Antrieb: Er besitzt zwei wassergekühlte 12-Zylinder-MTU-Turbodiesel von zusammen 970 kW (1320 PS), die über drei Drehstromfahrmotoren ihre Kraft auf die Schiene bringen. Das vorderste Drehgestell ist antriebslos. Maximal vier Einheiten können gemeinsam gesteuert werden. Um bei der schnellen Kurvenfahrt den Oberbau nicht zu schädigen, durfte die maximale Radsatzlast des Pendolino 13 Tonnen nicht überschreiten. Dank der Verwendung von Aluminium-Großstrangpreßprofilen fiel das Gewicht des Rohbauwagenkastens um 30 % leichter aus als bei konventionellen Stahlkonstruktionen.

Der zweiteilige Triebzug bietet 158 Sitzplätze in der zweiten und 16 in der ersten Klasse, dazu 44 Stehplätze. Der Stückpreis einer Triebwageneinheit beläuft sich auf 5,8 Millionen Mark, die Bahn rechnet bei weiteren Bestellungen wegen der höheren Stückzahl aber mit einer deutlichen Verbilligung.

Der Pendolino wird vermutlich bald größere Verbreitung finden: Außer in Nordbayern ist sein Einsatz in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz im Gespräch. Auch Sachsens kurvenreiche Strecken böten sich an. An weitere Abkömmlinge der Pendolino-Familie wird ebenfalls gedacht: So könnten z.B. zusätzliche motorisierte Mittelwagen den 610 zum Einsatz im InterRegio-Verkehr tauglich machen. Man darf also auf die Pendolino-Zukunft gespannt sein. *Christoph Kutter*



Mit seinem kantigen Frontspoiler unterscheidet sich der VT 610 ‚Pendolino' deutlich von den übrigen Triebwagen der Bundesbahn.

Der *Kurvenstar* ist da!

Fast ein Jahr nach dem ICE wird die Bundesbahn zum Fahrplanwechsel ein weiteres publicityträchtiges High-Tech-Fahrzeug in Betrieb nehmen: den VT 610, »Pendolino« genannt. Ab Juni sollen zunächst 10 der zweiteiligen Triebwagen im Regional-SchnellBahn-Verkehr auf den Strecken Nürnberg – Bayreuth und Nürnberg – Hof verkehren. 1993 möchte die DB mit weiteren 10 Fahrzeugen von Nürnberg aus nach Weiden und Furth im Wald fahren.


Auf diesen von Nürnberg ausgehenden Strecken wird der 610 ab Juni 1992 eingesetzt.


Vorführung des Neigungsmechanismus' vor geladenen Gästen im Hofer Bahnhof am 30. März 1992. Der Neigungswinkel beträgt acht Grad.


Das Großraumabteil 2. Klasse im 610



Bereits am 20. Januar 1992 fuhr die 099 733-8 bis Kurort Oybin. Foto: DAHC

Zittauer Schmalspurnetz

Zukunft mit Öl?

Das Wetter am 11. Februar 1992 war nicht gerade dazu angetan, einen Eisenbahnfotografen an die Schiene zu locken. Wenn sich trotzdem einige von ihnen gegen 11.30 Uhr an der Strecke zwischen Zittau und Bertsdorf postierten, mußte mehr vorbeikommen als ein planmäßiger Zug . . .

Das erwartete Spektakel war die erste ölgefeuerte Schmalspurlokomotive für 750 mm Spurweite, die an diesem Tag mit einer Bremslokomotive und einem provisorisch eingerichteten Meßwagen drei Meßfahrten zwischen Zittau Vorstadt und Kurort Jonsdorf absolvierte.

An das neue Nummernschild 099 733-8 muß man sich erst gewöhnen. Früher war die Lokomotive mit der Nummer 99 1760 eine vertraute Erscheinung auf dem Zittauer Netz. Eigentlich sollte die Probefahrt der ölgefeuerten Lokomotive schon Mitte Dezember 1991 stattfinden, aber im Raw Görlitz, das den Umbau anläßlich einer L 7 ausführte, tat man sich schwer. Wenngleich hier durch die frühere Umrüstung meterspuriger Neubaulokomotiven des Harzes auf Ölfeuerung Erfahrungen vorhanden sind, so gab es doch keine solche für das jetzt verwendete leichte Heizöl (Diesel).

Kleinerer Brenner

Der Brenner, mit dem die Harzquerbahnlokomotiven das zähflüssige Heizöl verfeuert hatten, erwies sich als unbrauchbar. Üppiger Brennstoffverbrauch und abnormaler Abbrand an der Ausmauerung zwangen zur Neukonstruktion eines kleineren Brenners. Der aber war zu klein geraten. So dauerte es, bis auf empirischem Wege die richtige Brennergröße gefunden war. Der Heizölbehälter, den man konstruiert und gebaut hatte, hielt der Druckprobe nicht stand und bekam Beulen. Einen vom Raw Chemnitz beschafften Heizöltank einer Diesellokomotive paßte man in den Kohlekasten ein. Die Lokomotive kann damit zwar nicht die projektierte Heizölmenge bunkern, aber der Tank hält dicht. Als die Lokomotive im Zittauer Bahnbetriebswerk ankam, stellte man fest, daß die Luftklappen fehlten. Das war zwar vom Konstrukteur beabsichtigt, wurde aber vom Betriebsmaschinendienst nicht akzeptiert. Deshalb ergänzten Zittauer Lokschlosser Luftklappen.

Am Funktionsprinzip der Ölhauptfeuerung hat sich gegenüber den bekanntlich in den 80er Jahren wieder auf Kohlefeuerung zurückgebauten Harzbahnlokomotiven nichts geändert. Der Brenner ist von hinten in den ausgemauerten Brennraum eingeführt. Das Heizöl wird mit Heißdampf eingeblasen. Den erforderlichen Dampf entnimmt man einem Überhitzerelement. Die Überhitzerelemente sind wegen der höheren Verbrennungstemperatur gekürzt worden. Über Verbrauchswerte und Leistungen kann erst informiert werden, wenn die Protokolle der Meßfahrten ausgewertet sind.

Umweltfreundlicher

Der Umbau der VII K-Altbau-Lokomotiven, wie die Einheitslokomotiven von den Eisenbahnern genannt werden, auf Ölhauptfeuerung bedeutet aber nicht, daß damit die Zukunft des Zittauer Schmalspurnetzes gesichert wäre. Beides hat miteinander, so widersprüchlich das ist, im Moment nichts zu tun! Die Anregung zur Einführung der Ölhauptfeuerung für die Dampflokomotiven in Zittau kam vom Leiter des Bahnbetriebswerkes, Ing. Siegfried Siebenhaar, nachdem der Stillegungsbeschluß für die Bahn vor zwei Jahren aufgehoben worden war. Siebenhaar ging es darum, umweltfreundlicher zu fahren und den Heizern die schwere körperliche Arbeit abzunehmen. Das Bw Zittau liegt unmittelbar neben einem Wohngebiet, und wenn in Betriebspausen oder während der Betriebsruhe das Ruhefeuer unterhalten wird, kann bei ungünstigem Wind doch schon erheblicher Qualm durch die Straßen ziehen.

Bis Zittau Vorstadt führt das Streckengleis z. T. durch Wohngebiete. Über den Rauchpilz bei der Bergfahrt freuen sich heute nur noch Eisenbahnfotografen. Nun ist der, vor allem seit man mit schwefelarmer Saarkohle fährt, gewißlich harmloser als das, was Tausende Autos in der Zittauer Innenstadt hinterlassen, aber der Rauchpilz hat eben den Nachteil, sichtbar zu sein.

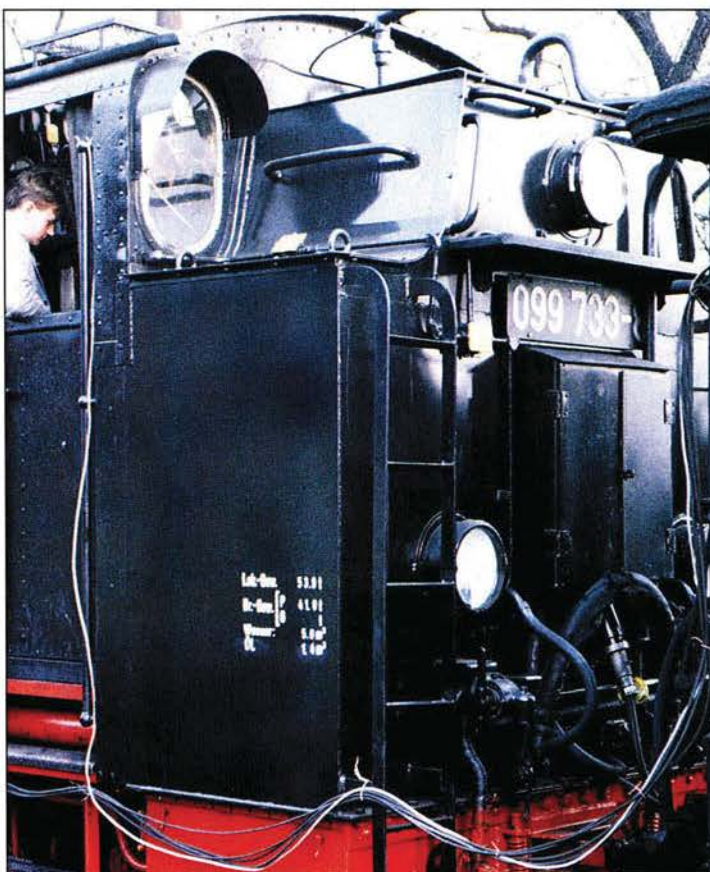
Unter dem Aspekt des Umwelt-

schutzes, der Arbeitserleichterung für das Personal, alles in allem, eine saubere Bahn zu schaffen, ist der Vorschlag von Siegfried Siebenhaar im rechten Moment gekommen. Und sollte sich die 099 733 wirtschaftlich bewähren, steht einem Umbau der anderen Zittauer Maschinen nichts mehr im Wege.

Lichtblick

Ob mit Kohle oder Öl: Die Bahn steht seit langem in den roten Zahlen, die bekanntlich vor der Wende kaum eine Rolle spielten. Inzwischen ist der Güterverkehr gegen Null gesunken, und in den Frühzügen wird nur der Zugführer spazierengefahren. Die Deutsche Reichsbahn leistet sich im Moment noch den Luxus, die Bahn zu betreiben. Nach der Vereinigung beider deutscher Bahnverwaltungen wird fraglos mit einer anderen Elle gemessen. Spätestens bis dahin sollte die einstige ZOJE »unter Dach und Fach« sein, d. h. einen neuen Rechtsträger gefunden haben. Weil sich ein privater Betreiber wohl kaum finden wird, kämen als neue Rechtsträger die Gebietskörperschaften Zittau, Olbersdorf, Kurort Jonsdorf und Kurort Oybin in Betracht, die die Bahn als technisch-historisches Kulturgut und für den Tourismus unbedingt erhalten wollen. Gleiches beabsichtigt auch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, das sich Ende Januar 1992 an Ort und Stelle über den Zustand der Bahn unterrichtete und mit der Rbd Dresden, den Kommunen und Interessengemeinschaften über weitere Wege beriet. Wenn auch der Moloch Kohle, der sich in Olbersdorf bis auf wenige Dutzend Meter an die Trasse der Schmalspurbahn herangefressen hatte, gestoppt worden ist, sind für den Fortbestand der Bahn im Zittauer Gebirge noch kluge Köpfe mit guten Ideen für ein Betriebskonzept gefragt, das von allen Beteiligten finanzierbar ist.

M. Weisbrod



Im Kohlekasten wurde der Öltank untergebracht. Die Kabel führen zum Meßwagen. *Foto: Weisbrod*

Besichtigung einer Kriegsbeute

Mitte Juli 1945 verließ die US-Army Sachsen und Thüringen. Bei dieser Aktion nahm diese Besatzungsmacht manches Beutegut westwärts mit. Oft aber waren sie wählerisch oder respektierten teilweise nichtdeutsches Eigentum.
Im Spätsommer 1945 inspizierten vier russische Offiziere, darunter zwei höhere Chargen, eine größere Anzahl von Eisenbahngeschützen auf dem Leipziger Güterring zwischen Wiederitzsch und Leipzig-Wahren. Es müssen sehr viele gewesen sein, auf zwei Gleisen abgestellt. Die auf einem Foto erkennbare aufgemalte höchste Nummer ist 36. Die Geschütze unterschiedlichen Kalibers waren auf zwei sechs- oder fünfachsigen Untergestellen aufgestattelt und hatten an jeder Seite sechs mit Handkurbeln bedienbare Schienenklammern für die Übertragung der Rückstoßkräfte auf das Gleis. Die kritische Auswertung der vorhandenen Bildvorlagen belegt, daß es sich um französische Eisenbahngeschütze gehandelt hat, die möglicherweise 1940 Kriegsbeute der deutschen Wehrmacht geworden waren.
Aus den teilweise entzifferbaren Anschriften ist zu entnehmen, daß in Berlin W 35 eine Firma Dessart existierte, der wahrscheinlich diese Geschütze gehörten. Neben den DR-Betriebsnummern Berlin 929125 und 929350 sind die französischen Bezeichnungen A.L.V.F. 5097 und A.L.V.F. P 3059 zu erkennen. Wer kann nähere Angaben über diese Fahrzeuge machen?

Dieter Bäzold





Vier russische Offiziere mit Wachposten. Deutsche Eisenbahner hatten die Lauffähigkeit der Fahrzeuge zu überprüfen. Einige technische Daten: LüP 25,3 m, keine Druckluftbremse, V_{max} 30 km/h, Gewicht total 270 t, Bremsgewicht max. 45 t. *Repros: Sammlung Bäzold*

Bodenständiges Luftfahrt-Jubiläum:

Schienen-Kranich





Eleganz aus höherer Perspektive

Zehn Jahre Lufthansa Airport Express Düsseldorf – Frankfurt. Das hätten sie sich nicht träumen lassen, die drei für den TEE-Verkehr konzipierten, im Frühjahr 1973 ausgelieferten Triebzüge der Reihe ET 403. 1979 hatte ihnen das zweiklassige IC-System die Zukunftschancen endgültig verbaut, sie in den Sonderfahrten- und Ausstellungsdienst abgedrängt.



Bulligkeit aus teleoptischer Sicht

Da kam die Prinzessin mit dem Kranich im Wappen (pardon: am Leitwerk) und küßte die drei Triebzüge aufs aerodynamisch spitze Froschmaul. Bingo: Sie wurden zu ansehnlichen Prinzen, die ganz in den Kleidern ihrer neuen Gespielin daherkamen. Ihr Inneres wurde bei Linke-Hofmann-Busch so verflugzeugt, daß die seither als Zugbegleiterinnen fungierenden Stewardessen sich von Anfang an heimisch fühlten. Großraum- und Abteilwagen erhielten Polsterungen in freundlich beige-brauner Tönung, und auch die Verpflegung wurde auf Lufthansa-Container umgestellt.

Am 27. März 1982 war es soweit: Der Lufthansa Airport Express nahm zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Frankfurt Flughafen seinen Betrieb auf. Vier tägliche »Flüge« wurden auf die Schiene verlegt. Nur mit Flugscheinen der Lufthansa zu benutzen. Nur im Lufthansa-Flugplan, nicht im DB-Kursbuch aufgeführt. Die Züge wurden, ob ihrer Priorität, bahntechnisch anfangs als TEE geführt. So kam der Bahnhof Köln-Deutz bis zum Ende des TEE-Systems zu acht täglichen TEE-Halten, denn die Züge wurden von Anbeginn an für Lufthansa-Dienstreisen zwischen den Verwaltungen in Köln-Deutz und Frankfurt genutzt. Die Züge werden von der Bundesbahn betrieben, sind an die Lufthansa verchartert. Nachdem sich die Sache erfolgreicher als angenommen angelassen hatte, wurde aus dem befristeten Versuch ein bis heute anhaltender Dauerzustand. Die Umbeheimatung der Züge vom Bahnbetriebswerk Hamm 1 zum Bw Düsseldorf 1 war nur ein logischer Schritt. Auch wenn der die Probleme auf der Instandhaltungsseite nicht linderte: Als feststand, daß dem ET 403 keine Serien-Zukunft beschieden war, waren mit Gründlichkeit sämtliche vorhandenen Ersatzteile der Prototypen schlicht und einfach fortgeworfen worden. Im Fall des Falles ist seither Improvisationstalent im Bw und im zuständigen Ausbesserungswerk Nürnberg ebenso angesagt wie der eine oder andere völlige Neubau oder die Adaption eines ET-420-Teils – siehe unten.

Von den drei Garnituren sind zwei im ständigen Wechsel unterwegs –



Start in Köln und (ganz oben) »Fernflug« Bonn – Koblenz als 2+4 Teiler

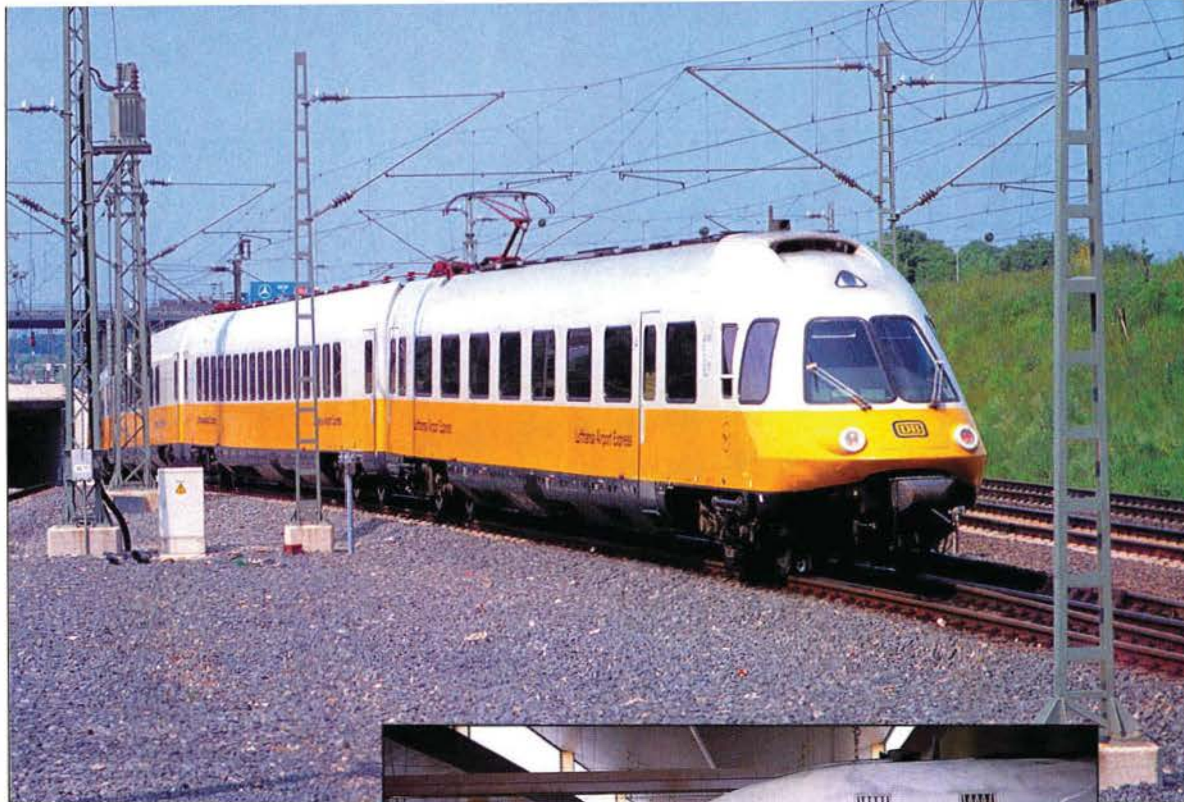
die Begegnung findet jeweils in der Nähe von Remagen statt. Die linke Rheinstrecke ist seit zehn Jahren die Heimat dieser Züge mit zuweilen wunderlicher Zusammenstellung: Ende der achtziger Jahre konnten Züge beobachtet werden, die aus einer vierteiligen Komplett-Garnitur bestanden, an die ein Pärchen Triebköpfe gekuppelt war. Die Vereinigung dieser eineinhalbfachen Lottchen geschah nach der Ankunft im Düsseldorfer Hauptbahnhof vor der Weiterfahrt zum Endpunkt Düsseldorf-Flughafen.

Das der Rheinstrecke innewohnende touristische Potential hat maßgeblich zur stetig steigenden Auslastung der Schienenflüge geführt, die seit einigen Jahren als nördlichen Endpunkt den Düsseldorfer Flughafenbahnhof ansteuern. Das war vor der Umgestaltung der Bahnanlagen im Bereich Düsseldorf-Unterrath immer ein spektakulärer Anblick, wenn der elegante Triebwagen aus der 150-m-Kurve vom Flughafen-Tiefbahnhof herauskam.

Mit seiner kontinuierlich auf einen 1991er Durchschnittswert von 55% gestiegenen Auslastung hat der erste Airport Express auch einen umweltrelevanten Aspekt. Wie ein Lufthansa-Sprecher mitteilte, hat der Flug auf Schienenhöhe dazu geführt, daß keine zusätzlichen Flüge im ultrakurzen Bereich Frankfurt - Köln-Bonn - Düsseldorf eingelegt werden mußten.

Das erste Beispiel der Kooperation zweier ansonsten im Binnenverkehr konkurrierenden Unternehmen hat Schule gemacht - zu Nutz und Frommen aller: Der Lufthansa Airport Express zwischen Stuttgart und Frankfurt-Flughafen hat zu einer Halbierung der Tagesflüge von sechs auf drei zwischen den beiden Städten geführt. Die Auslastung der Stuttgarter Züge stieg nach der »Umleitung« auf die Neubaustrecke mit deutlicher Reisezeitverkürzung von 15 % im Juni 1990 auf 35 bis 40 % Ende vergangenen Jahres.

Wünschen wir unserem »Geburtstagskind«, daß es noch weitere Früchte seiner Pioniertat erleben möge. Laßt mal die Bahn ran!



»Landeanflug« Flughafen Düsseldorf. Der Tunnel unterquert die S-Bahngleise.



Düsseldorf Hauptbahnhof. Selten so gut zu sehen: Drehgestell mit Luftfederbalg, Bremsmagnet und Bremsscheiben – und die Ähnlichkeit mit Donald Duck.

Zur Technik des Airport Express

Die ET 403 sind echte Triebzüge, d. h. auch die Mittelwagen sind angetrieben und als E-Triebwagen der Reihe 404 genummert. Die im Frühjahr 1970 bestellten Züge sollten mit Allachsantrieb ausgerüstet und so flexibel wie möglich einsetzbar sein. Das bedingte, daß sämtliche Fahrzeuge – auch die Mittelwagen – eine komplette viermotorige Elektroausrüstung, einschließlich Transformatoren und Hauptschalter, erhielten. Die nur auf den Endwagen angeordneten Einholmstromabnehmer versorgen über Dachleitungen und automatische Hochspannungskupplungen auch die Mittelwagen.

Die kurz vorher entwickelte E-Technik des S-Bahn-Triebzugs ET 420 stand Pate für die elektrische Ausrüstung des ET 403. Viele Bauteile sind teilweise oder vollkommen identisch, was heute über so manchen Ersatzteilengpaß hinweghelfen mag (siehe oben). Die Fahrmotoren, zum Beispiel, haben dieselben elektrischen Werte, wurden lediglich in der Leistung angehoben und durch andere Einbaurahmen an den Gummiring-Kardan-Antrieb des ET 403 angepaßt.

Auch die Bauart der MAN-Drehgestelle, die über Luftfederung den Leichtbau-Wagenkasten aus Aluminium-Strangpreßprofilen stützen, entspricht, bis auf den größeren Achsstand von 2600 mm, denen der S-Bahn-Triebwagen. Das Profil der vollklimatisierten Fahrzeuge wurde im Hinblick auf die vorgesehene gleisbogenabhängige Wagenkastenneigung gestaltet. Dabei war auch das SBB-Begrenzungsprofil zu berücksichtigen. Auf dem Bedientisch weist noch immer eine – stillgelegte – Stromabnehmerschalterstellung »SBB« auf geplante Einsätze im Eidgenössischen samt ehedem vorhandenem Stromabnehmer mit schmalem Schleifstück hin.

Die in der vierteiligen Grundeinheit installierte Leistung von 16 x 240 kW = 3840 kW beschleunigt den Zug innerhalb von 100 Sekunden bzw. nach einer Fahrstrecke von nur 4200 m auf die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Gebremst wird oberhalb von 145 km/h – also im derzeitigen Regeleinsatz gerade mal auf ein paar kurzen Strecken zwischen Düsseldorf und Köln, zwischen Köln und Bonn sowie zwischen Bonn und Koblenz, für die 160 km/h im Buchfahrplan steht – mit einer elektrodynamischen Widerstandsbremse, die unter der genannten Geschwindigkeit automatisch von der Druckluftbremse (zweiseitige Rad-Scheibenbremsen) unterstützt wird, so daß der Bremsweg in der Ebene aus 200 km/h ganze 1650 m beträgt – die Bremse bringt also im Vergleich mit den Beschleunigungswerten mehr als die zweieinhalbfache Leistung der Antriebsmotoren auf die Schienenköpfe. Die ohne Linienzugbeeinflussung erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bedingt einen Bremsweg von maximal 1000 m (Vorsignalabstand). Dies wird beim ET 403/404 durch zusätzliche Magnetschienenbremsen mit zwei Bremsmagneten von je 100 kN pro Drehgestell sichergestellt.

kdb

Einige technische Daten (4 tlg.)

Bezeichnung	403, 404, 404, 403
Achsfolge	Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo' Bo
Höchstgeschwindkeit	200 km/h
Zuglänge über Kupplungen	109 220 mm
Treibraddurchmesser (neu)	1050 mm
Nenn-/Dauerleistung	3840 kW bei 137 km/h
max. Anfahrleistung	etwa 6 000 kW
Dienstmasse	236 t
Mittlere Achsfahrmasse	14,7 t

■ Der Schienenfahrzeugbereich der **Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH** (LEW) ist seit dem 1. Januar 1992 **wieder Teil des AEG-Konzerns.** Gegenwärtig baut LEW vor allem Viertelzüge der Baureihe 470 für die Berliner S-Bahn; 1991 wurden 60 aus je zwei Wagen bestehende Einheiten geliefert, 1992 folgen weitere 50. Die westdeutsche Waggonindustrie vergab außerdem Unteraufträge zum Bau der Dieseltriebzüge 628 und der elektrischen S-Bahntriebzüge der Baureihe 420 nach Hennigsdorf.

Für die GUS-Staaten baut LEW 1992 noch 35 Lokomotiven des Typs EL 13. Und schließlich kann LEW damit rechnen, von beiden deutschen Bahnen den Auftrag zum Bau von elektrischen Lokomotiven der Baureihe 112 (ex 212) zu erhalten. *rrr*

■ Die elektrische Schnellzuglokomotive **E 18 19** wurde von der Deutschen Reichsbahn **an die AEG verkauft,** die sie 1936 in ihrer Lokomotivfabrik Hennigsdorf bei Berlin gebaut hatte. Die zuletzt in Halle stationierte Lok ist betriebsfähig und soll künftig zu Museumsfahrten eingesetzt werden.

Die zunächst in München stationierte E 18 19 befand sich 1945 beschädigt in der Nähe des Herstellerwerks bei Berlin und damit in der sowjetischen Besatzungszone.

Die Reichsbahn nahm sie 1959 wieder in Betrieb, wobei sie dem Bahnbetriebswerk Leipzig West zugeteilt wurde. Ende der 60er Jahre folgte der Umbau zur Schnellfahrlok für 180 km/h, um Testfahrten mit Reisezugwagen durchführen zu können. Daneben war die Lok bis 1978 auch im regulären Fahrbetrieb eingesetzt. Die AEG ist nun die einzige deutsche Lokomotivfabrik mit einer einsatzbereiten Museumslok. *rrr*

■ Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel können womöglich bald in fremden Städten die bundesweit eingeführten **Telefonkarten als Zahlungsmittel in Bus und Bahn** benutzen.

Beim Einsteigen tippt der Bus- oder Straßenbahnfahrer das gewünschte Ziel ein, das Gerät zeigt den Fahrpreis an, der Kunde steckt seine Telefonkarte in den Schlitz, der Betrag wird abgebucht und ein Fahrschein ausgedruckt. Gleichzeitig speichert das Gerät die Verkaufsdaten, die später zur Abrechnung zwischen dem Verkehrsunternehmen und der Telekom dienen.

Das Gerät wurde von der AEG-Westinghouse mit der Telekom entwickelt und soll ab kommenden Sommer auf zwei Buslinien in Kiel erprobt werden. *rrr*

■ **Die Eisenbahnen** der bisherigen jugoslawischen Teilrepubliken **Slowenien und Kroatien** haben sich von der Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) in Belgrad losgesagt und die Bildung eigener nationaler Eisenbahnen bekanntgegeben. Die Slowenischen Eisenbahnen (Železnisko Gospodarstvo Ljubljana, ŽGL) mit Sitz in Lubljana und die Kroatischen Eisenbahnen (Hrvatsko Željeznčko Poduzeće, HŽP) mit Sitz in Zagreb wollen eng zusammenarbeiten.

Der bisherige Generalvertreter der JŽ in Deutschland, Perisic, hat die Vertretung der beiden neuen Bahnen übernommen. Die JŽ kann nicht mehr im Namen der Kroatischen und Slowenischen Eisenbahnen handeln, heißt es in einem Schreiben aus Zagreb an die DB. *rrr*

■ Acht **Güterverkehrszentren** sollen **in den neuen Bundesländern** entstehen: In Großbeeren und Wustermark bei Berlin, im Gebiet von Dresden, in Glauchau für den Bereich Zwickau/Chemnitz, in Leipzig-Wahren, in Atzmannsdorf-Vieselbach bei Erfurt, in Magdeburg-Rothensee und in Goorstorf bei Rostock.

Die Anlagen erhalten bis zu 5 Mill. m² Ausdehnung, auf denen alle für den Güterverkehr nötigen Einrichtungen zur Verfügung stehen. Durch günstige Verknüpfung zwischen Straßen-, Eisenbahn- und Wasserstraßennetz sollen Transporte von den Städten ferngehalten werden.

Die Zentren Großbeeren und Leipzig-Wahren sollen bis 1996 betriebsbereit sein; für die übrigen gelten als Fertigstellungstermin die Jahre 1997/98. *rrr*

■ Die zur Deutschen Waggonbau AG gehörende **Waggonbau Görlitz GmbH baut 75 Doppelstockwagen,** die für den Münchener Regionalverkehr dringend benötigt werden.

Das Werk hat solche Wagen bereits in großen Stückzahlen an die DR geliefert und wird bei dem 150-Millionen-Auftrag mit Talbot in Aachen zusammenarbeiten. *rrr*

■ Kaum eine Zukunft wird dem **Restgüterverkehr auf der Schmalspurstrecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz** eingeräumt. 40 Prozent des Kaolintransports werden bereits durch Straßenfahrzeuge wahrgenommen.

Die DR lehnt weitere Revisionen der IV-K-Lokomotiven im Raw Görlitz auf ihre Kosten ab. Die Betriebsführung erfordert derart hohe Mittel, daß der Betrieb ohne finanzielle Beteiligung der Interessenten mittelfristig eingestellt werden muß. *MEB*

■ Ab Fahrplanwechsel Sommer 1992 werden vier Reisezugpaare **Berlin – Warschau** bis zum polnischen Rzepin **(Reppen) mit Zweisystem-Lokomotiven** der Baureihe 180 bespannt.

Dazu wird auch der neu eingerichtete EuroCity »Berolina« gehören. Notwendig werden die Zweisystemlokomotiven, weil die Polnischen Staatsbahnen mit 3 kV Gleichspannung fahren.

Die in Plzen (Pilsen) bei Skoda gebauten Lokomotiven waren bisher zwischen Berlin und Prag tätig. Da der Abschnitt Berlin – Dresden ab

Spreebrücke in Berlin



Am 16. Januar 1992 wurde die neue Eisenbahnbrücke über die Spree in Treptow eingeschwommen, zum Fahrplanwechsel Ende Mai soll sie in Betrieb sein. Sie ersetzt die im Jahre 1895 gebaute und wegen Kriegseinwirkungen nur mit 10 km/h befahrbare alte Brücke, die verschrottet wird.

Die neue Stabbogenbrücke mit geschlossener Fahrbahn ist ein zweigleisiger vollgeschweißter Stahlüberbau mit 67,5 m Stützweite. *MEB*

229 (ex 119 der DR) rollt



Als vor fast einem Jahr die Diesellokomotive 119 100 ihr Heimatbetriebswerk Halle G in Richtung Essen zu einer Kur verließ, war von dieser aus Rumänien importierten Baureihe nicht mehr viel übrig geblieben. Ausgenommen wie eine Gans rollte sie als erste von weiteren 19 Maschinen zur Krupp Verkehrstechnik GmbH.

Am 2. April 1992 präsentierte Krupp auf dem Werkgelände (Bild) das unter dem Begriff »Remotorisierung« eingestufte Ergebnis der Generalrenovierung. An der 229 100 ist fast alles neu, angefangen bei den zwei Zwölf-Zylinder-MTU-Motoren (je 1 240 kW) über verbesserte Strömungsgetriebe aus Pirna bis zu den überarbeiteten Drehgestellen und den neu gestalteten Führerpulten. Mit einer Zuglast von 430 Tonnen rollte die 229 100 in den frühen Morgenstunden des 4. April nach Halle. Im Bw G wurde sie am 8. April in einer kleinen Feierstunde an die Deutsche Reichsbahn übergeben. Nach umfangreichen Versuchsfahrten soll die nun 140 km/h schnelle Lokomotive künftig im Bw Berlin-Pankow beheimatet und für den hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt werden.

Text: Emersleben; Foto: Holzborn

Eine technische Beschreibung bringen wir im nächsten Heft.

Endgültig ausgemustert



Zum Jahresende 1991 wurden bei der Deutschen Reichsbahn die letzten drei 244er abgestellt. Es sind die 244148 (Bw Halle P), die 244143 (Bw Schwerin) und die 244103 (Bw Wismar). Somit kann man Maschinen dieser Baureihe künftig nur noch im Museum oder bei Sonderfahrten antreffen. *Text: D. Bäzold,*

Daten erbeten



Der Verein der Berliner Eisenbahnfreunde (BEF) besitzt zwei zweiachsige Durchgangswagen der Holzbauart Di 21. Beide Wagen waren zuletzt Wohnwagen beim Oberbauwerk Bützow. Vom Wagen BEF 11 (Foto) haben wir folgende Daten: Letzte DR-Nummer 60 50 99-17 836-6 Dienst aa, Generalreparatur im Raw Wittenberge 1955. Zum Wagen BEF 12 können wir folgendes sagen: Letzte DR-Nummer 60 50 99-17 835-8 Dienst aa. Davor trug er die Nummer 340-250.

Kann uns jemand weiterhelfen?

Geschäftsstelle BDEF, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61

Zeuke-Wolna



Wie bereits in Heft 3/92 bekanntgegeben, hat Zeuke-TT Berlin in einem Joint-Venture-Abkommen mit dem ehemaligen Rüstungsbetrieb Wolna in St. Petersburg (Mobile und feste Sendestationen, Flugplatzausrüstungen u.ä.) die Gründung eines Tochterunternehmens beschlossen. Im März 1992 waren Konstrukteure, Technologen für Metall- und Kunststoffverarbeitung sowie der stellvertretende Direktor Sergej Gawrilow bei Zeuke in Berlin (Bild). Ziel ist, noch im Mai 1992 in Petersburg mit der Produktion zu beginnen. Zunächst sollen Anfängerpackungen mit Modellen sowjetischer Eisenbahnfahrzeuge nach Formen hergestellt werden, die bei Zeuke vor einigen Jahren im Programm waren. Für das erste Geschäftsjahr sind 100 000 Lokomotiven und 250 000 Wagen geplant. Die Erlöse bleiben für Reininvestitionen in Rußland. *MEB*

Lindau will Bahnhof ausquartieren



»Lindau im Bodensee« will zwar seinen Bahnanschluß behalten, aber nicht länger auf der Insel, sondern irgendwo in der Umgebung auf dem »Festland«.

Als 1853 die Ludwigs Süd-Nord-Bahn eröffnet werden sollte, mußte Lindau mit einer provisorischen Endstation auf dem Festland in der Nähe von Aeschach vorlieb nehmen: Der extra für die Eisenbahn errichtete Damm zur Insel hatte sich als – noch – nicht hinreichend tragfähig erwiesen. Waren die Lindauer damals ganz versessen auf die Bahn, möchten sie ihr heute lieber den Stuhl vor die Tür stellen. Zweifellos sonnt sich der Lindauer Bahnhof in bester Lage, und die von den Gleisen bedeckten Grundstücke lassen nicht nur das Herz jedes Immobilienhändlers höher schlagen. Vordergründig trennt die Bahn den historischen Stadtkern vom sanierungsbedürftigen und nur wenig erschlossenen ehemaligen Kasernengelände, dem »Hinterhof« der Insel.

Für Ärger sorgen ferner zwei Bahnübergänge über Bundesstraßen, deren Schranken noch mit der Hand gekurbelt werden müssen.

Das Ansinnen, die Bundesbahn von der Insel weg aufs Festland zu komplimentieren, ist nicht neu. Schon 1975 suchte Lindaus damaliger Oberbürgermeister mit der Bundesbahn ins Geschäft zu kommen. Nach dem Kauf der Kaserne sollte auf der hinteren Insel ein Kongreßzentrum entstehen, dem der Bahnhof im Weg stand. Schon damals zeigte sich die Bahn kooperationsbereit beim Verkauf nicht mehr benötigter Flächen, aber hart im Kern: »Der Bahnhof bleibt auf der Insel!« Der direkte Anschluß der Züge an die internationale Weiße Flotte müsse gewahrt bleiben. Auch heute hat sich an dieser Situation nichts geändert. So wird das Gutachten eines Ingenieurbüros, das die Räumung der Insel durch die Bundesbahn empfiehlt, vorerst nur den Aktenberg in dieser Sache erhöhen, zumal die Frage der Finanzierung gar nicht erst angeschnitten wurde.

Text: Rossberg; Foto: Thorbecke-Luftbild

Fahrplanwechsel mit 160 km/h befahren wird, wird der Einsatz der Baureihe 180 auf den Abschnitt Dresden – Prag reduziert. Beheimatet bleiben die ins Polnische laufenden Maschinen vorerst in Dresden. *Hfn*

■ 1991 wurde die **Leipziger Parkeisenbahn 40 Jahre alt.** 98 978 kleine und große Fahrgäste aus dem In- und Ausland lösten am Bahnhof Auensee eine Fahrkarte für die dampfbetriebene 381-mm-Bahn. Auf dem 1,9 km langen Rundkurs legte die ehemalige Pioniereisenbahn 1991 fast 3 400 km zurück. Für den Fahrbetrieb – vom Schrankenwärter bis zum Fahrdienstleiter im Gleisbildstellwerk – sorgen Jugendliche im Alter von 10 bis 18 Jahren. Größte Attraktion ist die 2'C1'h2-Dampflokomotive von Krauss in München, Baujahr 1925, mit der Fabriknummer 8352. *HDW*

■ Die 202 004, unter Eisenbahnfreunden als **Blauer Bock** ein Begriff, ist nach 20jährigem Einsatz **ins Museum gerollt.** Sie gehört zur Lokomotivgattung DE 2 500 (dieselelektrisch, 2 500 PS).

Anfang der 70er Jahre von Henschel und BBC konzipiert, waren drei Maschinen gebaut worden, die sich technisch glichen, aber farblich unterschieden. Mit allen drei Fahrzeugen wurde erstmals die Drehstromantriebstechnik erprobt und zur Serienreife entwickelt.

Den »Blauen Bock« übereignete ASEA Brown-Boverie (ABB) als Nachfolgeunternehmen von BBC anläßlich des 90jährigen Firmenjubiläums dem unlängst eröffneten Mannheimer Museum für Technik und Arbeit. *rrr*

■ Fast ausnahmslos Fachbesucher registrierte die TRANSLOGO-Fachmesse für Verkehrstechnik und Logistik im Rahmen der **Leipziger Frühjahrsmesse 1992.**

Insgesamt präsentierten 155 Aussteller auf 9 000 m² Erzeugnisse des Bereiches Verkehrstechnik sowie Logistik-Konzepte. Den größten Anteil stellten Firmen des Altbundesgebietes (71 Aussteller) und der neuen Bundesländer (69 Aussteller).

Aus dem Ausland (Belgien, Bulgarien, CSFR, Großbritanien, GUS, Italien, Niederlande, Österreich, Ungarn) kamen 14 Unternehmen. Ein langer Atem sei nötig, meinte ein Aussteller, bevor sich kontinuierliche Messepräsenz in wirtschaftlichen Ergebnissen widerspiegele.

Die Fachmesse Verkehrstechnik und Lgistik gilt für das nächste Jahr als gesichert. *LM*

■ Bei einer Testfahrt auf der 1435-mm-Neubaustrecke Madrid – Sevilla wurde am 28. November 1991 mit 256 km/h ein **spanischer Rekord für Elektrolokomotiven** aufgestellt. Rekordhalter ist die unter Federführung der Siemens AG entwickelte Euro-Lokomotive BR S 252. Spanien hat 75 Maschinen dieses Typs im Gesamtwert von 564 Millionen DM bestellt.

Die Neubaustrecke ist zu Beginn der Weltausstellung in Sevilla am 19. April 1992 für den Betrieb freigegeben worden. *MEB*

■ Der Triebfahrzeugmehrbedarf für den Taktfahrplan hat die **ÖBB zum Ankauf von 14 deutschen Lokomotiven der BR 211/212** bewogen. Die Maschinen werden mit neuen Caterpillar-Dieselmotoren vom Typ 3512 DI-TA ausgerüstet. Der mechanische Aufbau der Fahrzeuge bleibt unverändert.

Die 12-Zylinder-4-Takt-Motoren sind mit Zweifachturbolader und Ladeluftkühlung ausgerüstet, die Leistung beträgt 808 kW bei 1500 U/min. *ETR*

■ Die ersten von sieben **dieselelektrischen Lokomotiven für den iranischen Stahlkomplex Mobarakeh** verließen das Werk von Krauss-Maffei in München. Insgesamt umfaßt der Auftrag 15 Maschinen; die restlichen acht werden teils von CKD in der Tschechoslovakei, teils von der iranischen Wagon Pars vorgefertigt und von Krauss-Maffei mit hochwertigen Ausrüstungen wie der Lokomotivsteuerung vervollständigt. Der elektrische Teil mit der Drehstromleistungsübertragung kommt von Asea Brown Boverie Mannheim.

Die Triebfahrzeuge sind kombinierte Industrie- und Streckenlokomotiven für 1435 mm Spurweite. Ihre größte zulässige Geschwindigkeit beträgt 100 km/h, die Nennleistung des Zwölf-Zylinder-MTU-Dieselmotors 1180 kW. *ETR*

■ In Wien entsteht derzeit die **Straßenbahn mit der niedrigsten** bisher realisierten **Einstiegshöhe** von nur 152 mm. Die übrige sockel- und rampenlose Fußbodenhöhe des Fahrzeugs beträgt nur 197 mm über SO. Ermöglicht wurde die Niederflurkonstruktion durch den Einzelradantrieb in der Seitenwand und durch die Entwicklung eines neuen Gelenks. Durch weitere geschickte Unterbringung der Ausrüstung entsteht im Wageninnern eine Durchgangsbreite von 1 200 mm. *ETR*

■ Bereits am 16. September 1991 startete der erste **Nachtzug mit Luftfracht** zwischen Paris und dem Flughafen von Brüssel. Der Zug verkehrt im Auftrag des Luft-Carriers DAL und ist der erste von mehreren Kurzstreckendiensten, die von der Luft auf die Schiene überwechseln. *ETR*

■ In Frethun-les-Calais am Ärmelkanal hat der Bau des Bahnhofs begonnen, auf dem in zwei Jahren die durch den Kanaltunnel fahrenden Hochgeschwindigkeitszüge abgefertigt werden sollen. Die Baukosten betragen umgerechnet 300 Millionen Mark.

■ Die SNCF und französische regionale Behörden arbeiten erstmals gemeinsam an einem Projekt für eine **neue Generation von Diesel-Nahverkehrstriebzügen.**

Erste Versuche sind für 1994 geplant, die Serienfahrzeuge sollen 1995 den Betrieb aufnehmen. Die Zwei-Wagen-Einheiten sollen 160

km/h erreichen und in Niederflurbauart ausgelegt werden, um bequemeren Fahrgastwechsel zu ermöglichen. *ETR*

■ Conrail hat in den USA ein **satellitengestütztes Fahrzeugortungssystem** installiert. Das System mit dem Namen Remote Perishables Montoring kann auf Kühlwagen, Güterwagen und Containern angebracht werden.

Mit Hilfe der Satellitenkommunikation wird eine dauernde Überwachung der Kühlaggregate, der Temperaturen in den Fahrzeugen und der Thermostatstellungen ermöglicht. In periodischen Abständen werden Zustandsmeldungen an das Überwachungszentrum geleitet, bei Bedarf jedoch Sofortmeldungen, um die Gefahr von Ladungs- und Fahrzeugschäden auszuschließen bzw. zu minimieren. *ETR*

■ Im Norden der japanischen Hauptinsel Honshu haben die Bauarbeiten zum 25,8 km langen Iwate-Tunnel begonnen.

Durch ihn sollen die Hochgeschwindigkeitszüge Shinkansen mit 260 km/h fahren. Der Tunnelbau wurde gleichzeitig an sieben Stellen begonnen, um das Projekt zügig voranzutreiben. Er ist mit umgerechnet 2,69 Milliarden Mark veranschlagt und soll in 6 Jahren fertig sein. Der Iwate-Tunnel wird der **größte Landtunnel der Welt** sein. Der längste Eisenbahntunnel der Welt ist der Seikan-Tunnel mit 53,86 km und einem Unterwasseranteil von 23,3 km zwischen Hokkaido und Honshu. *ETR*

■ Reisende, die erst im **Zug** ihre **Fahrkarte** lösen, obwohl am Einsteigebahnhof eine Fahrkartenausgabe geöffnet oder ein Fahrkartenautomat vorhanden war, müssen ab Sommerfahrplan **5 Mark zusätzlich** bezahlen statt, wie bisher, 3 Mark. Zuschläge für InterRegio-, D- und FD-Züge kosten beim Kauf im Zug dann 5 Mark, in EC- und IC-Zügen 8 Mark. *dbp*

■ Bundes- und Reichsbahn versuchen, über eine **Neuordnung des Kleingutverkehrs** Anteile am expandierenden Markt zurückzugewinnen.

Das »Bahntrans« genannte Konzept sieht für über eine Milliarde Mark Investitionen die Einrichtung von 41 Frachtzentren und 50 nachgeordneten Filialen als Sammel- und Verteilerpunkt im 24-Stunden-Service vor. Mit zwei Milliarden Mark Umsatz hat der Kleingutverkehr einen wichtigen Stellenwert für die Bahn, aber auch für die Speditionen. Deshalb sollen sie in das Bahnkonzept über eine gemeinsame Arbeitsgemeinschaft einbezogen werden. *MEB*

■ Kürzlich erhielt die **Prager U-Bahn** die letzten in Rußland hergestellten Fahrzeuge.

Die Prager Verkehrsbetriebe beabsichtigen, künftig keine Fahrzeuge mehr aus diesem Land zu importieren. Da aber zahlreiche Wagen inzwischen restlos verschlissen sind, bleiben Neuanschaffungen in naher Zukunft nicht aus. Derzeit ist noch nicht entschieden, von wo der erforderliche Nachschub beschafft werden wird. *Poko*

■ **1991 beschaffte die Deutsche Reichsbahn** 59 elektrische Lokomotiven und 60 S-Bahn-Viertelzüge der Baureihe 485 (alt 270). Die 59 Elloks teilen sich auf in 35 Maschinen der Baureihe 112 (212) für 160 km/h, 19 der Baureihe 180 (230) und 4 der Baureihe 156 (252). An Reisezugwagen kamen neu in den Bestand 112 Sitzwagen 2. Klasse (Bmz) für 200 km/h aus dem Raw Halberstadt, 40 Sitzwagen 1. Klasse (Amz) für 200 km/h aus dem Waggonbau Bautzen, 85 Doppelstockwagen 2. Klasse (DBumz) und 20 Doppelstocksteuerwagen 2. Klasse (DBmqz) aus dem Waggonbau Görlitz, 7 Sitzwagen 2. Klasse (Bm) aus dem Raw Halberstadt sowie 20 teilmodernisierte Doppelstockwagen und 35 zu CityBahn-Wagen umgebaute Fahrzeuge. *DRS*

■ Zwischen den Bahnhöfen Samtens und Rambin auf der Insel Rügen baute die österreichische Firma Swietelsky **Styrodur-4000-Platten** ein. Das von der BASF entwickelte Material soll Frostschutzkies sparen und die Aushubtiefe verringern. Die neuartigen Platten werden bislang in sieben Ländern Europas angewendet.

Von den Versuchsergebnissen hängt die weitere Verwendung bei der DR ab. *DRS*

■ **Bei der Hamburger S-Bahn** wurden im Gleis 1 des Bahnhofs Othmarschen auf einem kurzen Stück zwischen beiden Fahrschienen sowie zwischen Gleis und Bahnsteigkante **Gummimatten verlegt,** deren spezielles Material von den Fahrzeugen abgesondertes Öl bindet und so vor dem Eindringen in den Boden hindert. Gleichzeitig wird die Gleisreinigung von Zigarettenresten, Dosen, Papier und dergleichen vereinfacht, da die Matten den Saugmaschinen eine ebene Unterlage bieten. *HNN*

■ Mit Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 startet der **erste Regional-SchnellBahnVerkehr der DR** zwischen Leipzig und Chemnitz im 2-Stunden-Takt.

Die lichtgrau-türkisfarbenen Wagen mit Türschließeinrichtung wurden in den Raw Potsdam, Wittenberge und Delitzsch hergerichtet. Außer 2.-Klasse-Wagen (86 Sitzplätze) wird es auch kombinierte Wagen mit 1. Klasse (15 Plätze), 2.-Klasse-Behindertenabteilen und Gepäckabteil, das vor allem der Fahrradbeförderung dient, geben. Zuglokomotiven sind Diesellok der Baureihe 232. *DRS*

■ Seit 1. April 1992 bietet die **DR** an 104 Bahnhöfen **Mietfahrräder** für 10 bis 12 DM pro Tag an. Werden die Fahrzeuge nicht am Ausgangsbahnhof zurückgegeben, sind 6 Mark Rücksendegebühren zu entrichten. Gegen Vorlage eines gültigen Fahrausweises der DR gibt es 40 Prozent Ermäßigung. *DRS*

Stillegungen

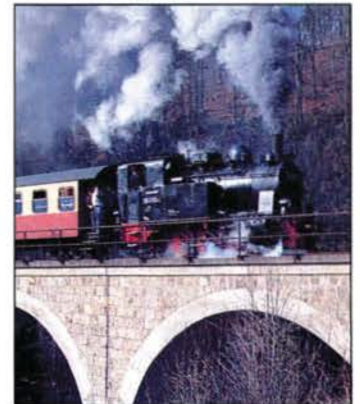


Zum kommenden Jahresfahrplan wird die 1902 eröffnete Nebenbahn von Falls nach Gefrees stillgelegt. Heute verkehrt hier im Güterverkehr nur noch dienstags und donnerstags ein Zugpaar, gezogen von einer Lokomotive der Baureihe 360. Der Reiseverkehr ruht bereits seit 1973. Früher wurden die Züge mit dem berühmten Glaskasten (DRG-BR 98.3) gefahren. Im nächsten Jahr soll dann der Personenverkehr auf der KBS 858 Weiden – Floß und der KBS 819 Kulmbach – Thurnau eingestellt werden; der Güterverkehr ist gesichert.

Auf dem Bild: Sonderzug mit der V 36 der Dampfbahn Fränkische Schweiz bei Streitau.

Text und Foto: P. Hübsch, Bayreuth

99 6101 aufs Abstellgleis



Vorläufig zum letzten Mal unter Dampf stand am 8. März 1992 die ehemalige NWE-Lokomotive 6 (DR 99 6101). Eine jetzt anstehende Kesselrevision wird nicht in Auftrag gegeben, da die DR für diese Güterzuglokomotive infolge des sinkenden Verkehrsaufkommens keine Verwendungsmöglichkeit mehr sieht. Die IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. ist daran interessiert, diese Maschine zu erhalten. Wer das Vorhaben finanziell unterstützen möchte, melde sich telefonisch unter Wernigerode 4 81 35.

Auf dem Bild: Der letzte Zug mit der Lokomotive 99 6101 (Cn2t, Henschel, 12879/1914) auf dem Beeretal-Viadukt. *Text und Foto: Chr. Fricke*

Gmeinder-Lok in Rittersgrün



Inzwischen aufgearbeitet wurde die Heeresfeldbahndiesellok (MEB 3/91, S. 38). Damit steht erstmalig seit 20 Jahren im Museumsbahnhof Oberrittersgrün ein betriebsfähiges Fahrzeug zur Verfügung, dessen Einsatz noch durch mangelhafte Gleisanlagen eingeschränkt ist. Die von einem Schweizer Baumaschinenhändler erworbene Maschine des Typs HF 130 C traf am 23. Januar 1991 auf dem Bahnhof Grünstädtel ein. 1943 von Gmeinder gebaut und mit der Fabriknummer 4005 an das Oberkommando des Heeres ausgeliefert, läßt sich die Geschichte dieser Maschine erst ab den 60er Jahren verfolgen. Damals war sie auf der Werkbahn des Kalktagebaus der Dyckerhoff-Zementwerke AG in Wiesbaden in Betrieb. 1966 kam die HF 130 C zur Internationalen Rheinregulierungsbahn in die Schweiz.

Text und Foto: B. Kramer, Schwarzenberg

Blau zum Flugplatz



Die neue S-Bahn in München zum Flughafen im Erdinger Moos wurde am 7. März 1992 eingeweiht; offizieller Betriebsbeginn ist der 17. Mai. Die Bahn fährt dann als Linie S 8 ab München-Pasing durch den Citytunnel zum Ostbahnhof und über die bisherige Endstation Ismaning hinaus auf einer Neubaustrecke bis unter das Flughafenterminal.

Für diese Linie sind 21 dreiteilige Züge erforderlich, die zu Vollzügen mit neun Wagen gekuppelt werden. Sie erhalten nicht nur neuen Außenanstrich (Bild), sondern auch innen sind sie gefälliger als die bisherigen Wagen. Ins Auge fallen die stoffbezogenen Sitze in Lindgrün mit Zierstreifen in Beige und Lila. Der Verzicht auf Trennwände zwischen den Sitzgruppen sowie der Einsatz von Glas steigern den großzügigen Raumeindruck. Für das umfangreiche Gepäck vieler Fluggäste wurden durch das Entfernen von Sitzen Abstellräume an den Wagenenden geschaffen; im vorderen und hinteren Wagen sind dort Klappsitze angebracht.

Von den 21 Zügen kommen nur sechs fabrikneu für je 9 Millionen Mark. Die übrigen 15 Züge werden von der DB für je 355000 Mark entsprechend hergerichtet. Bis Mitte Mai sollen alle Züge umgebaut sein.

Text: Rossberg; Foto: Flatter

Gemeinsames Lichtsignalsystem DR/DB

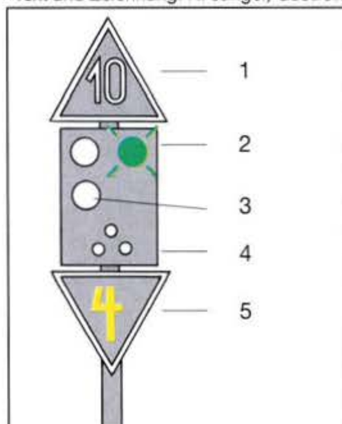
Die unterschiedlichen Lichtsignalsysteme von DR und DB sollen ohne kostenintensive Umbauarbeiten vereinheitlicht werden.

Da die bisherigen Systeme (Hl 1-13 der DR und H/V-System der DB) nicht direkt kompatibel sind, soll ein bereits 1987 bei der DB ins Auge gefaßte sogenanntes Ks-System (Kombinationssignale) die erwünschte Vereinheitlichungslösung bringen. Das System kann einheitliche Informationen über die Situation auf den den Signalen folgenden Streckenabschnitten vermitteln und das lediglich mit Zusatzsignalen unter Beibehaltung der installierten Signaloptik. Einige der möglichen Signalbegriffe veranschaulicht das Bild. Demnach besteht folgendes Grundprinzip der Signalordnung:

- Trennung von Zugfolge- und Geschwindigkeitsinformation. Die Zugfolgeinformation wird stets nur durch **einen** Lichtpunkt (rot, gelb, grün, grün blinkend) dargestellt.
- Geschwindigkeitsinformationen werden nicht mehr kodiert, sondern als Ziffern dargestellt. Dabei wird zwischen der Information über die einzuhaltende Geschwindigkeit am vorliegenden Signalstandort und am folgenden Signal unterschieden.

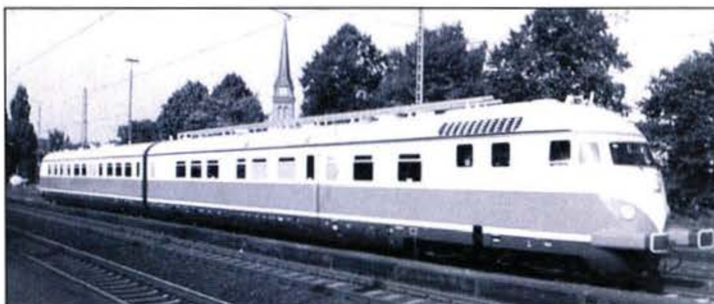
Werden die dargestellten Ziffern mit 10 multipliziert, ermöglichen sie die Signalisierung von allen 10er Gruppen bis 160 km/h.

Text und Zeichnung: R. Jünger, Güstrow



Legende:
1. Am Standort dieses Signals einzuhaltende Geschwindigkeit
2. Fahrtbegriff für zwei freie Abschnitte, bei Blinklicht zweiter Abschnitt mit V-Reduzierung
3. rote Optik für Hp 0 (Halt) und gelbe Optik für einen freien Abschnitt, nächstes Signal Halt erwarten
4. Ersatzsignal mit mehreren Informationen
5. Am nächsten Signal zu erwartende Geschwindigkeit

Die Karriere des Generals



»Wir verkaufen«, schrieb die Verwertungsgesellschaft VEBEG aus Frankfurt (Main) im Juli 1991, »ab Standort Heidelberg, Hauptbahnhof, US-Gleis 100, USAREUR/7. US-Army, einen 2teiligen Dieseltriebzug VT-08 (ehem. US-Generalszug).« Als Anlage folgten die technischen Daten, und als Termin einer letzten Gebotsabgabe war der 11. September 1991, 13 Uhr, vermerkt.

1956 von der damaligen Waggon- und Maschinenbau GmbH in Donauwörth gebaut, diente der Triebwagen bis zu seiner völligen Überholung im Jahre 1988 etwa 25 kommandierenden Generälen und deren Gästen. Prominentester Fahrgast war John F. Kennedy bei einem Manöverbesuch.

Ausgestattet hatte man den aus nichtrostendem Stahl gebauten Zug aufs Feinste: Die Wände mit edlen Hölzern furniert, die Böden mit Teppich ausgelegt, die Sofas mit dunkelblauem Velour bezogen, die Wasserhähne in der Suite des Generals vergoldet. Hinter dem Führerhaus des Triebwagens gibt es ein Zweierabteil für die beiden Lokführer, so daß einer auf längeren Fahrten schlafen kann, und ein Viererabteil für die Servicemannschaft. An die Küche mit sechsflammigem Propanherd, Kühl- und Gefrierschränken schließt sich der Speisesaal für zehn Personen an. Der Funkraum, der Sofortverbindungen mit US-Stellen in aller Welt gewährleistete, ist ausgeräumt.

Der Steuerwagen enthält einen Salon, die aus zwei Räumen bestehende Suite mit dazwischen gelegenem Waschraum mit Dusche und WC für den General sowie fünf Einzelabteile mit je einem eignenen WC und je zwei Betten, die tagsüber zu Sitzgelegenheiten umgewandelt werden können. Schließlich gibt es für die hier untergebrachten Gäste noch einen Ankleideraum mit Dusche und eine Wäschekammer.

Der Käuferandrang scheint gering gewesen zu sein, denn für nur 350 000 Mark wechselte der Triebwagen seinen Besitzer. Neuer Eigentümer ist das Schweizer Unternehmen Reggiana S.A. in Lugano, eine Tochter der ebenfalls in Lugano ansässigen Rolly Fly.

Zunächst soll die Waggonfabrik Rastatt die Innenausstattung des »General« dem neuen Verwendungszweck anpassen: Bis zu 40 Fahrgäste sollen höchsten Reisekomfort finden. Für die Vermarktung gibt es drei Versionen: Als Verbindung zwischen Zweisimmen und Interlaken als Bindeglied für den Super-Panoramic-Express Montreux – Luzern, als luxuriöse rollende Herberge für siebentägige Deutschlandrundfahrten oder als fahrbares Informations- und Trainingszentrum mit hochwertigen elektronischen Installationen. *rrr/bo*

Noch wird gekurbelt

Auf dem an der KBS 541 gelegenen Bahnhof Triebes ist noch heute eine sicherungstechnische Besonderheit in Betrieb: ein Kurbelwerk. Nähere Angaben über das Baujahr und den Hersteller können nicht gemacht werden, da schon vor Jahren ein Eisenbahnliebhaber das Fabrikationsschild entfernt haben soll. Die Zeit dieses Veteranen ist jedoch gezählt: noch in diesem Jahr wird ein neues elektromechanisches Stellwerk die alte Technik ersetzen.

Text und Foto: G. Schilke, Triebes



Kleiner Bahnhof für ein

Zeitgenossen schwärmten 1848 vom »großartigen Bahnhofe bei Hannover, welcher in Deutschland nur wenige seines Gleichen haben dürfte«. Daß bei so viel Euphorie der nur wenige Kilometer entfernt liegende Bahnhof Herrenhausen unbeachtet blieb, ist verständlich. Schließlich war er auch nur angelegt worden, damit seine Majestät per Bahn in den Herrenhausener Großen Garten gelangen konnte. Heute beherrbergt er in seinen Räumen eine Modellbahn-Kostbarkeit: Die H0-Anlage des MEC Hannover.

In der Geschichte bedeuten 45 Jahre nicht viel, aber für die meisten Menschen ist es mehr als das halbe Leben, und für einen Verein in dieser schnellebigen Zeit sind viereinhalb Jahrzehnte mehrere Epochen modellbahnerischen Gestaltens, da wurden Modellbahn-Welten verändert.
So blickt denn auch der Modell-Eisenbahn-Club Hannover e. V. am 15. September 1992 nicht nur auf sein 45jähriges Bestehen zurück, sondern auch auf seine zweite, große Gemeinschaftsanlage. Hinzu kommt die dritte Anlage, eine mobile Ausstellungsanlage in Modulbauweise, die für die »Zigeunerarbeit« des MEC geschaffen wurde.

Die II. Clubanlage

Der Entwurf für die zweite Clubanlage geht auf das Jahr 1967 zurück. Ein Jahr vorher hatte man anläßlich des 9. Verbandstags des BDEF in Hannover das Clubheim im Bahnhof Hannover-Herrenhausen eingeweiht. Die erste, 1951 in der Clubwerkstatt »Leichenraum« (ein katakombenähnlicher Raum unter dem Bahnsteig 5 des Hannöverschen Hauptbahnhofs, der wirklich mal solchen Zwecken gedient haben soll) begonnene und nie zu Ende geführte Anlage wurde im Herbst 1966 demontiert, und einzelne Teile, wie die Rahmenaufbauten, die zweigleisige Fachwerkbrücke und der Ringlokschuppen standen als Anfänge für Clubanlage II zur Verfügung.
Nach dem Entwurf von Max Babst sollte eine Anlage an der Wand entlang entstehen, die einen vielseistigen Betrieb zuläßt und auch den Landschaftsbauern genügend Spielraum zur kreativen Betätigung bietet. Inzwischen sind immer weitere Ideen an der Anlage verwirklicht worden, so das Dr-Stellwerk Waidkirchen an der Sülz und eine Anfahr- und Bremsautomatik für ein vorbildgerechtes Fahrverhalten der Triebfahrzeuge. Die Elektrifizierung des Bahnhofs Frankenhausen und seiner Anschlußstrecken ist geplant.
Zum Zeitpunkt unseres Besuchs beim MEC Hannover war die Renovierung benachbarter Sozialräume abgeschlossen und die großzügige Anlage eines Schattenbahnhofs in Angriff genommen worden. Hier präsentiert sich eine Anlage, deren Aus- und Weiterbau auch in den nächsten Jahren genügend Betätigung für viele Modelleisenbahner

In der Mitte des Jahres 1952 bot sich die Möglichkeit, in dem Bunkersystem unter dem Hauptbahnhof einen großen Raum zu bekommen. In diesem Raum im Bunker V war endlich genügend Platz vorhanden, eine Modellbahnanlage aufzubauen. Da die Pläne dazu schon lange vorhanden waren, konnte sehr bald mit dem Bau begonnen werden. Leider konnten die Mitglieder nicht so ungestört basteln und bauen, wie sie es sich erhofft hatten, denn Mitte der 50er Jahre mußte der Raum mehrmals als Lagerraum für karitative Zwecke der Bahnhofsmission überlassen werden, und erst am Ende der Spätheimkehrerzeit waren die Bunkerräume wieder frei.
Im Jahre 1963 wurden allen Mietern die Bunkerräume gekündigt, weil das Bunkersystem unter dem Ernst-August-Platz in den U-Bahnbau einbezogen wurde.



Rechter Anlagenabschnitt mit den Bahnhöfen Waidkirchen (r.) und Frankenhausen (l.). Der Hintergrund mündet in einen Himmel, der die indirekte Beleuchtung trägt.

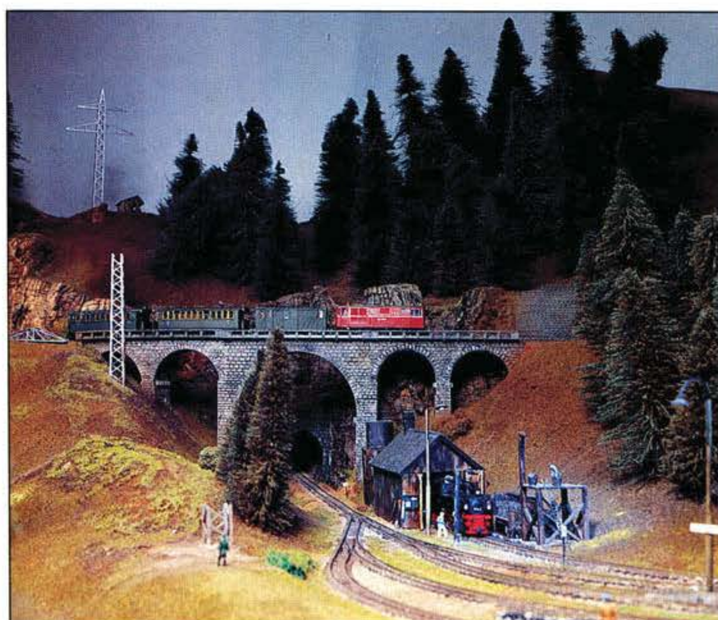
große Anlage

bieten. Was für eine köstliche Perspektive für die Beteiligten.

Bauliche Gestaltung

Die Anlage ist 10 m lang und im Mittel 4,75 m breit. Der Unterbau ist eine Rahmenkonstruktion, bestehend aus Holzbalken und Metallträgern. Die Oberfläche der Holzrahmen ist mit 13 mm dicken Spanplatten abgedeckt, die Auf- und Abfahrten in die unteren Ebenen sind in die Rahmenspanten eingelassen. Ein sitzender Betrachter hat die Geländeoberfläche in Augenhöhe, stehende Besucher schauen nur wenig von oben herab, denn die Anlage ist 1,17 m hoch. Für die Gleise und Weichen wurden Erzeugnisse verschiedener Hersteller verwandt: Oberbaumaterialien von Nemec (Schullern), Peco, Roco und Bemo, die im Normalspurbereich (H0) 2,5 mm hohe Schienen und im Schmalspurbereich ($H0_e$) 2 mm hohe Schienen haben. Alle Gleisanlagen sind eingeschottert und geräuschgedämmt. Die Weichenantriebe (97 normalspurige und 20 Schmalspurweichen) werden motorisch gesteuert und stammen von der Firma Fulgurex.

Die Anlage stellt keinen Ausschnitt aus einer wirklich existierenden Landschaftsregion dar. Sie wurde nach dem vorhandenen Platz konstruiert, ist jedoch in ihrer landschaftlichen Gestaltung mit so viel



Auf dem Vorsbacher Viadukt. Ein Personenzug der Frankenhausener Kreisbahn auf dem Weg in dei Kehrschleife. Im Lokschuppen steht die Leihlokomotive der DB.

Fotos:KLAWIAN

Die Rohrblasanlage im Bw. Sie dient zur Reinigung der Kesselrohre von Dampflokomotiven und besteht aus einem Gerüst mit Lanzen und einem Kesselhaus.

Ortsgüteranlage mit Güterschuppen in Waidkirchen a. d. Sülz zu Zeiten der Hochkonjunktur. Das rege Treiben am Schuppen und in den Ladegleisen ist mit viel Können nachgestaltet worden.



Abstellgleis im Bahnhof Vorsbach. Neben einer abgestellten Dampflokomotive hat Hermine Meier ihren Brezelkäfer in den Graben gefahren. Doch Hilfe ist bei der Hand.



Güterabfertigungs in Waidkirchen a. d. Sülz. Der Bauzugwagen, ein ausgemusterter Abteilwagen, dient als Domizil für den Signalbautrupp, der gerade im Bahnhof tätig ist.

Liebe ausgeführt worden, daß der Betrachter stets meint, Ähnliches schon in der Natur gesehen zu haben. Trotz der weitgehenden Verwendung von handelsüblichen Bausätzen und Zurüstteilen wurden die Diktionen des Anlagenthemas in der Epoche III strikt eingehalten.

Die Steuerung

Die normalspurigen Strecken sind mit Lichtsignalen, die Schmalspurstrecke ist mit Formsignalen ausgerüstet. Die Betriebslenkung erfolgt dezentral über vier Gleisbildstellpulte verschiedener Bauart. So sind die Stellwerke der Bahnhöfe Frankenhausen und Waidkirch a. d. Sülz in ihrem äußeren Erscheinungsbild dem Dr-Stellwerk SpDrS 60 der Deutschen Bundesbahn angeglichen. Die Steuerung und Sicherung der Fahrstraßen erfolgt über Relais. Für die Gleisbesetztmeldung sorgen elektronische Baugruppen. Am Nummernpult ist die Eingabe von dreistelligen Zahlenkombinationen für jeden Start- oder Zielpunkt bzw. für jede Weiche oder jedes Signal erforderlich. Zur leichteren Bedienung sind in beiden Stellwerken Einrichtungen für den Selbststellbetrieb eingebaut.

Die Anlage wird elektrisch aus einer Kombination von Abschnitts- (A-) und Zu- (Z-) Schaltung versorgt. Die Anschaltung und Zuordnung der Fahrspannung erfolgt entweder über eingestellte Fahrstraßen oder über Handregler. Zum Betrieb sind sechs Bediener erforderlich: Fahrdienstleiter, Fahrdienstleiter-Helfer, Rangiermeister und Wärter. Die Aufgabenbereiche sind nach den betrieblichen Erfordernissen festgelegt. Zur Verständigung untereinander dienen Fernsprecheinrichtungen. Der Fahrbetrieb erfolgt nach einem vorgeschriebenen Betriebskonzept. Alles geschieht nach einem Taktsystem. Die Betriebsstellen arbeiten mittels einer Taktanzeige parallel, und der nächste

Im Frühjahr 1947 trafen sich aufgrund einer Anzeige in der Zeitschrift Modellbahnen einige interessierte Herren in Hannover, um einen Modellbahnclub zu gründen bzw. dessen Gründung vorzubereiten. Da dies in der Zeit der britischen Besatzung nicht so einfach war, mußten erst einige Hürden überwunden werden, um die Voraussetzungen dazu zu schaffen. Hierzu gehörte eine Unbedenklichkeitserklärung, die von der Reichsbahndirektion Hannover erteilt wurde. Da die Militärregierung nun keine Einwände mehr erhob, konnte sich der Kreis der Modelleisenbahner am 27. Juli 1947 erneut treffen, um die Gründung des MEC Hannover weiter voranzutreiben.

DB 211

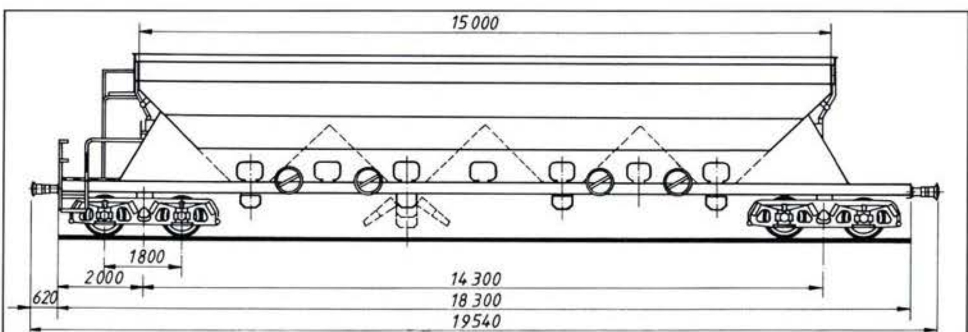
Schon vor 1950 sah die Deutsche Bundesbahn den Einsatz einer Mehrzweckdiesellokomotive mit einer Leistung von 800 bis 1 000 PS (588 bis 736 kW) vor. Sie sollte im schweren Nebenbahndienst, im leichten Hauptstreckendienst und für schwere Rangieraufgaben einsetzbar sein. Eine Erprobungsvariante dieser Leistungsklasse wurde mit der V 80 (später BR 280) geschaffen und ab 1952 erprobt. Aus den steigenden technischen Forderungen und unter Auswertung der Erprobungsergebnisse mit der V 80 entstand die Aufgabenstellung für die BR V 100. Sie sollte in drei Varianten gefertigt werden: als schwere Rangierlokomotive mit erhöhter Reibungsmasse und veränderter Getriebeübersetzung (V 100^0), als Mehrzwecklokomotive mit unterschiedlichen Motorleistungen und 810-kW-Dieselmotor (V 100^1, jetzt BR 211) sowie mit 993-kW-Dieselmotor (V 100^2, jetzt BR 212). Die Leistungsübertragung erfolgt vom Motor über eine drehelastische Kupplung und Gelenkwelle zum Strömungsgetriebe (Bauart: Wandler/Wandler/ Kupplung) mit 2-Stufen- und Wendegetriebe, von dort über durchgehende Gelenkwellenstränge zu den vier Achsantrieben. Nach Konstruktionsabschluß wurden 1958 die ersten sechs Vorauslokomotiven fertiggestellt. Nach erfolgreicher Erprobung und einigen konstruktiven Änderungen stellte die DB insgesamt 364 Lokomotiven dieser Baureihe in Dienst. Sie haben sich gut bewährt. Im Laufe der Zeit wurde jedoch die leistungsstärkere Baureihe 212 höher bewertet, und mit dem einsetzenden »Nebenbahnsterben« konnten Anfang der achtziger Jahre Maschinen ausgesondert bzw. verkauft werden, u.a. an die Türkischen Staatsbahnen. Am 1. Januar 1990 zählten noch 158 Lokomotiven der Baureihe 211 zum DB-Bestand, davon waren 16 z-gestellt. *W. Glatte*



Lokomotive 211 051 im Bahnhof Schönau am 19. Mai 1989 *Foto: M. Bräunlein*

Tadgs 965

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N, Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten
Laderaum 76 m³ · Tragfähigkeit 54,5 t · Eigenmasse 25,3 t (ohne Handbremsen)

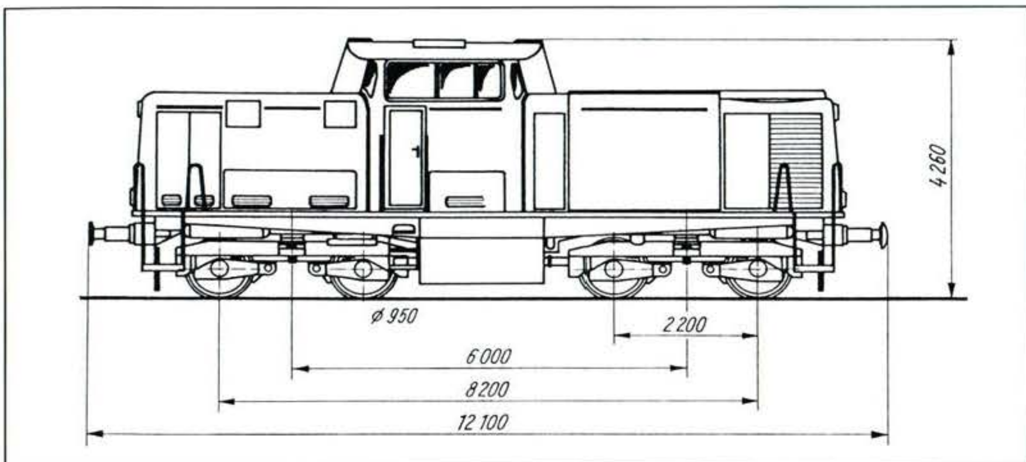
1970 entstand der Tadgs 965 als Prototyp eines vierachsigen Selbstentladewagens mit öffnungsfähigem Dach. Gegenüber den bis dahin bei den zweiachsigen Selbstentladewagen mit hochliegender Entleerungseinrichtung üblichen Rundschiebern wurden Flachschieber erprobt. Zum Öffnen und Schließen der Flachschieber dienten die über den an den Wagenlängsseiten angeordneten Handräder. Letztere anstelle der Betätigungswellen stellen augenscheinlich den bedeutendsten Unterschied zu dem später gebauten Tadgs 959 dar. Die Flachschieber sowie die um 360° schwenkbaren Verlängerungsrutschen konnten sich allerdings nicht durchsetzen. *H. Behrends*



Im Jahre 1979 übernahm die SOGEFA-Waggonvermietungs-Gesellschaft mbH mehrere Fahrzeuge dieser Art, die seitdem in den Wagenpark der Deutschen Bundesbahn eingestellt sind. Die Anschrift für Wagen mit mehrlösiger Druckluftbremse ist heute nicht mehr aktuell. *Foto: Archiv Behrends*

DB 211

Zeichnung im Maßstab 1:120 ≙ Nenngröße TT
Nenngröße 0: x 2,67; H0: x 1,38; N: x 0,75; Z: x 0,55



Ausgewählte Daten:
Radsatzanordnung B'B' · Antriebssystem hydraulisch · Höchstgeschwindigkeit 100 km/h · größte Anzugfahrkraft 176 kN · Dauerleistung 810 kW · Dienstmasse 62 t · Zugheizung Dampf

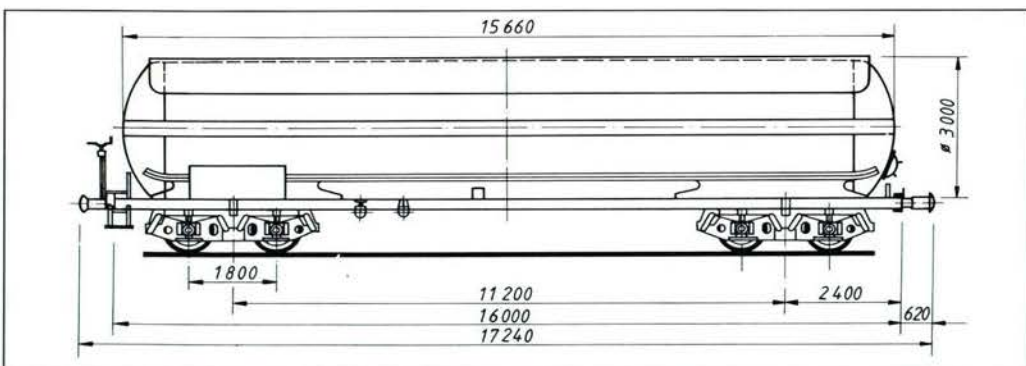


Lokomotive 211 028 in der langjährigen Standardfarbgebung

Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

Uahs P

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N,
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten:
Behältervolumen: 105 m³ · Tragfähigkeit: 59,0 t · Eigenmasse: 21,0 t

Dieser Druckgaskesselwagen wird für den Transport von unter Druck verflüssigten Gasen, zum Beispiel von Propan und Ammoniak, eingesetzt. Die untenliegende Belade- und Entleereinrichtung macht es möglich, daß auf dem Behälter der sonst für Kesselwagen übliche Dom fehlt. Dafür befindet sich auf der Bremserbühnenseite im Behälterboden eine blindverflanschte Befahröffnung (Mannloch). Die überwiegend bei Talbot gebauten Fahrzeuge gehören nicht nur zum Bestand der DB, sondern sind teilweise auch als Privatwagen im Einsatz.

W. Behrends



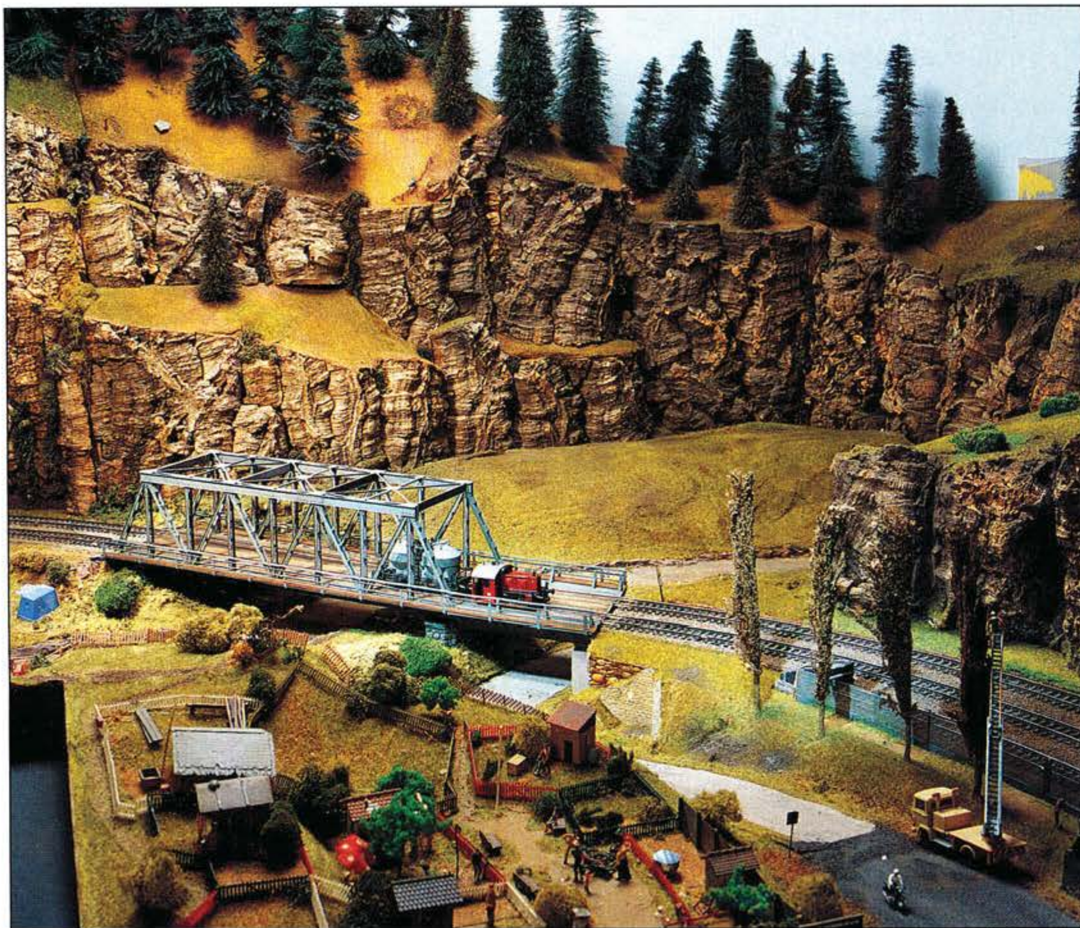
Fabrikneuer Talbot-Wagen vor der Auslieferung an die Deutsche Bundesbahn

Foto: Sammlung H. Behrends

Takt kann erst dann beginnen, wenn alle Vorgänge des zurückliegenden Takts abgearbeitet wurden. Eine sinnreiche Lösung, die Chaos und Langeweile von vornherein ausschließt.

Resümee

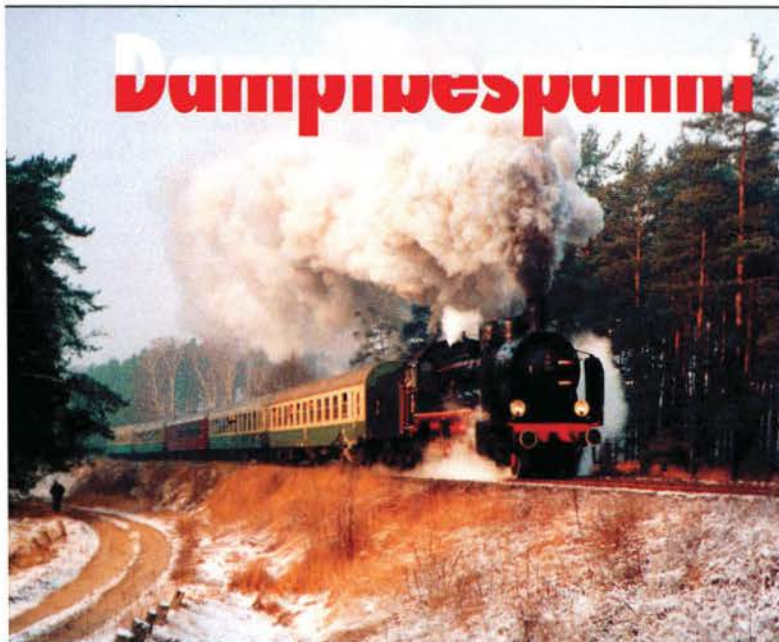
Große Modellbahnanlagen haben stets etwa Beeindruckendes an sich. Andererseits bergen sie auch die Gefahr in sich, aufgrund ihrer Großräumigkeit keine Möglichkeiten zu bieten, sich ins Detail zu verlieben und zu verlieren. Großräumigkeit kann in einem solchen Fall auch ermüdend wirken. Wer kann sich schon vorstellen, wieviele Bäume auf eine 480 m^2 große Anlage passen? Die hier vorgestellte Anlage jedoch imponiert dem Betrachter durch ihren gekonnt arrangierten Detailreichtum und den sicheren Betrieb in allen Bereichen der 140 m (Normalspur) und 23 m (Schmalspur) langen Gleisanlage. Faszinierend sind die harmonischen Übergänge zwischen den Motiven, Landschaftsformationen und Anlagendetails – eine nicht nur der ältesten Clubanlagen in Deutschland, sondern, nach unserer Auffassung, auch eine der schönsten. *Georg Kerber*



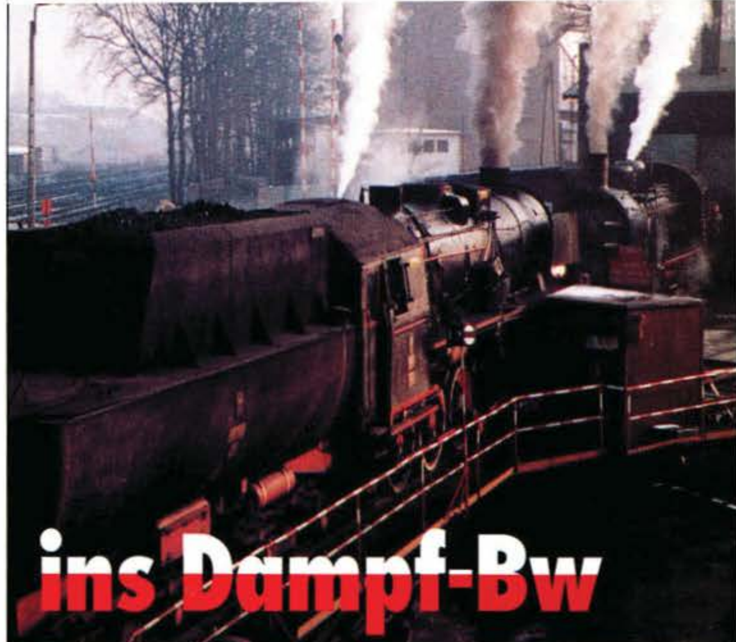
Westliche Einfahrt in den Bahnhof Waidkirchen a. d. Sülz. Die Bahnhofs-Rangierlok der Baureihe Köf III hat einen KdS-Silowagen als Übergabezug am Haken. Die Brücke wurde aus Nemec-Profilen gelötet. Das bizarre Felsmassiv im Hintergrund stammt aus Korkrinde.

Plandampfbetrieb auf Kursbuchstrecken – Restaurierung und Wartung im Dampflok-Bahnbetriebswerk: Abgesehen von den noch vorhandenen Schmalspurstrecken der DR ist das nur wehmütige Erinnerung, zumindest beim eingefleischten Eisenbahnfan. Da kam die Idee der Berliner Eisenbahnfreunde gerade recht, das polnische Bw in Wolsztyn (Wollstein), eine der letzten Hochburgen dieser Traktionsart in Mitteleuropa, zu besuchen. Natürlich zünftig:

Dampfbespannt ins Dampf-Bw



Der Frosttag bringt die Dampfwolken erst so richtig zur Geltung; unsere gute alte P 8 hat sich bei dieser Scheinanfahrt mächtig ins Zeug gelegt.



Auf der Drehscheibe war ständig Betrieb, was die Fotofans dankbar registrierten.



Restaurieren ist wohl das Interessanteste in einem Dampf-Bw; diese typische Bekohlungsanlage könnte als Vorbild für manches Modellbahnbetriebswerk geradestehen.

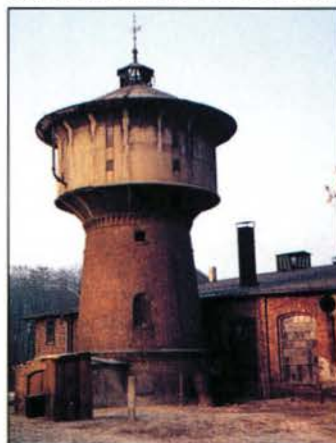
Die wenigen »normalen« Reisenden in der Halle des Berliner Hauptbahnhofes guckten an diesem Janurarmorgen noch etwas verschlafen, als sich die 52 8087 mit ihrem Sonderzug am Haken unter dem imposanten Echo der Auspuffschläge in Bewegung setzte. Wolsztyn stand an der Anzeigetafel, und in das dortige Bahnbetriebswerk waren ein paar Hundert Dampflokfreaks unterwegs, um wieder einmal Betriebsdampf pur zu schnuppern.

Ein Stück auf der Ostbahn entlang bis nach Kietz, dann über die Oderbrücken gedieselt (offenbar dürfen Dampfer nur auf der Oder, nicht aber über sie fahren), und ab Küstrin zog uns die Pt 47-65 bis Szwierzina (Schwerin), wo eine gute alte P8 – Ok 1 359 den Rest bis nach Wollstein übernahm.

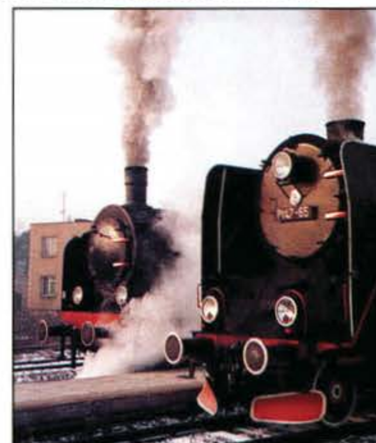
Im typisch preußischen Bahnbetriebswerk rauchte, was nur rauchen konnte, die Baureihen OK 1 (ehem. pr. P 8), Ty 2 (ehem. S 2), Pt 47 und D 149. Die Personale ließen ihre Loks auf der Drehscheibe und beim Restaurieren Revue passieren, so daß die Filme und Kassetten viel zu schnell voll und die Akkus noch schneller leer waren. Auch im Bahnhof gab's Bewegung, allerdings lassen die nur zwei bis drei Wagen langen Züge ahnen, daß es mit dem Plandampf bald zu Ende gehen könnte. Geplante Streckenstillegungen und Verdieselungsgerüchte sind wohl der Preis für die auch bei der PKP um sich greifende Marktwirtschaft.

Möglicherweise wird das Bw eine eigene GmbH für Museumsbetrieb und Sonderfahrten, die auf den zahlreichen reizvollen Nebenstrecken durchaus die Devisen einfahren könnte, denn die Grenze nach Deutschland ist nicht weit. Übrigens: Im Bw Wollstein kann man sich auch außerhalb von Veranstaltungen umsehen; eine kurze Anmeldung beim Leiter genügt, und die Zeiten des Fotografierverbots für Eisenbahnfans sind zum Glück auch vorbei.

Zurück gings dann über Frankfurt/Oder nach Berlin, in umgekehrter Reihenfolge der Lokbespannungen. Trotz der Januarkälte stehen immer wieder Neugierige an der Strecke, winken Stellwerker und Blockwärter. die Faszination »Dampfbetrieb« bleibt ungebrochen und wird dank solcher Aktionen weiter am Leben gehalten. *J. Lübben*



Die »preußischen Normalien« sind am Wasserturm unschwer zu übersehen.



Lokwechsel im Bahnhof Szwierzyna: OK 1 359 übernimmt von Pt 47-65.



So ein Anblick wird wohl bald der Vergangenheit angehören. *Fotos: Sammlung Autor*

Modell Eisen Bahner & Bahn Welt

Güterschuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe Heft 6/92, ist am 8. Mai 1992

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Uhrmacherwerkzeuge für den Eisenbahn-Modellbau, z.B. Gewindebohrer ab M 1,0, Laubsägeblätter, Mini-Abziehvorrichtung. Katalog MEB gegen DM 5,- per Scheck oder in Briefm. Fohrmann-Werkzeuge, Postf. 146, W-4355 Waltrop. H

Verkaufe Rokal TT-Modelleisenbahn, sowie Zeuke, BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gg. 2,- DM Rückporto. Benhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, W-1000 Berlin 31, Tel. 030/877568

N-Übergangsgleis v. Pico, zu neuen Gleisen, schw. o. braun, je Gleistyp, neu, 1,40,-/St. Fa. Klose, Dorfstr. 12, O-7251 Altenbach H

Piko-H0, neuwertige Fahrzeugsammlung zu verk. M. Flade, Bahnhofstr. 25, O-9230 Brand-Erbisdorf

Verk. div. Teile, GBS, Typ WSSB, Lit. Liste gg. Freiumschl. C. Jungnickel, K. Kunger Str. 55, O-1193 Berlin

Verkaufe günstig Märklin H0, Liste gegen Freiumschlag. E. Tillmann, Akkerstr. 4, W-4154 Tönisvorst 1

Verk. Modelleisenbahner, 10-11/67, u. 1/73-6/82, komplett od. einzeln, sowie Technomodell je 1 "00" und "GG", braun. Meißner, Gradierwerk 5, O-5322 Bad Sulza

Literatur-Transpress, ZA Leipzig, EK-Verl. Freiburg zu verk. (bitte Freiumschlag). M. Flade, Bahnhofstr. 25, O-9230 Brand-Erbisdorf

100 Jahre Deutsche Eisenbahn "Dritte Reich", gegen Gebot. Tel. 08382/89316

Verk. Zeuge TT-Modelle: 30 Loks, 161 Wagen, alles unbenutzt, 2000,-. Steinbrückner, H.-Hertz Str. 9B, O-2200 Greifswald

Biete: H0-Modellbahn, alles aus der ehem. DDR, über 40 Loks, 150 Hänger und mehr, Signale, Weich. u.v.m., Modellgleis, Signale, Häuser u. ME, 82-89. Tägl. v. 16-19 Uhr: Eberlein, Gagarinstr. 33, O-6500 Gera

Verkaufe Rokal TT Modelleisenbahn, sowie Zeuke-BTTB, mit vielen Raritäten, Liste geg. DM 2,00 Rückporto von: Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, 1000 Berlin, Tel. 030/877568

Verk. Sp. 1 Märklin-Waggons, Tankw. + Loks, Museumswagen von 1998-91; suche Roco H0 181-104. 04182/3446

Biete TT-Modelle z. Verkauf zu DDR-Preisen. A. Calovius, Oebisfelder Str. 18, O-3019 Magdeburg

Die Selketalb., Straba. in K-M-Stadt, Lokarchiv Württemberg, Pioneer-u. Ausstellungsb., Sm.bahn zw. Spree u. Neiße, Schiene, Dampf u. Kameragg. Gebot. H. Wasserroth, P.-Voigt-Str. 1, O-1800 Brandenburg

Verkaufe Lok-Magazin 1-40 (Nr. 3 fehlt), Zustand gut, an Abholer. Angebot an: Tel. 030/8334466

Vierjahreszeit N-Anlagen, einmalig in Heft 11/12 und 1/2, Raritäten in Spur 2, Krokodil in Gold, nur 50x, Spur I, Krokodil L/M. Angebote unter: Tel. 07034/8380

"Z" Rarität,
British Outline BR 47, Princess Diane, DM 700,-. Tel. 08382/89316

Blickpunkt Bahn: Eurotunnel-Presseschau, Literatur. F. Sellke, Wasserstr. 9, W-4630 Bochum

Verk. H0 DR BR 86, 106, 110, 118, 120, 130 (2 Mot.), 185/195, 211, KPEVG 81, CSD, ES 499, Pers. u. Güterw. G. Krebs, H.-Coppi Str. 7, O-6504 Gera

Roco H0 Ep.2 43404G E44, 43410 E 44,5, je 140,-, 43416 E 94, 43427 E 91, je 160,- (Sonderserien-Mod.), unbenutzt. M. Flade, Bahnhofstr. 25, O-9230 Brand-Erbisdorf

TT-Zachs. Kesselwagen m. Brh., ab 16,95,-, 4achs Kesselwagen m. Brh., ab 22,50,-, Weinfaßwagen m. Brh., 21,-, GWA 76mm, 11,50,-. Fa. Klose, Dorfstr. 12, O 7251 Altenbach H

Verkaufe EK 79, ME (DDR), MiBa, div. Jg. Liste für DM 1,00 anfordern: Jos de Klerk, Nimrodstraat 121, NL-6531 LE Nijmegen

Weinert, Lima, STL-Model, Bemo, Klein-Modellbahn, Model Loco u. a.: Messeliste 1992 anford. (Rückporto DM 1,00) b.: **Modellbahn Pürner,** Bogenstr. 1, W-8505 Röthenbach/P. H

Komplette TT-Anlage, o. Platte, 22 Lokomotiven, 39 Personenwag., 100 Güterwagen, Häuser, Lampen, Schienen, Oberleitung, Weichen, Brücken, Figuren, Autos usw. B. Froemmer, Grunaer Weg 21, O-8020 Dresden

Biete Transp.-Lit., DR-Kursbücher, Lokführ.-Schüle 1908. Liste geg. Freiumschlag. J. Scheller, Gorkistr. 2, O-Zwickau, Tel. 524380

Verk. Loks, Wagen und Zubehör (v. a. für H0), sowie EB-Lit. Listen gg. Freiumschlag. H. Wenzke, B.-Dickhoff Str. 1 O-7500 Cottbus

Verk. ME 19531989, komplett, Heftpr. DM 1,00. Heinz Winkler, Messerschmiedestr. 26. O-4900 Zeitz

Biete: Wiking Postreklame-Set 1992 (MB205 rot Kof. DRP; Opel-Blitz Plane grau DRP; Hanom. + HG Büssing + HG Plane grau DBP) geg. Gebot, suche: TT-Dampflokschrott o. schlechter Zustand u. defekt. M. Zimmermann, O. Winzerstr. 14, O-1307 Eberswalde

Modelleisenbahner der Jahrg. 1974-1991, im Bestzustand abzugeben. D. Horn, Löscherstr. 13, O-8019 Dresden

H0-Smmlungsauflösung, ca. 50 Lokomot., 200 Wagen, Bausätze + Fertigbauten, div. Zubehör. Listen geg. Rückporto. Krause, Goethestr. 25, O-1160 Berlin, anfordern

H0-Eisenbahnfahrz., div. Fabr., montierte Kibriautos, Bücher. Liste gg. Freiumschl. Jürgen Schäfer, Castroper Str. 192, W-4350 Recklinghausen

Reihe Kleine Eisenbahn-Hefte 2 "Die Prignitzer Schmalspurbahnen", mit Versand 12,- DM. Best. an Taege, Dimitroffallee 172, O-1800 Brandenburg/Havel H

Verk. Piko Dampfl. BR01, div. Ausf. BR50, 52, 66, 86, BR V100, 130, Gütz. BR 64, V 118, div. Güt./Pers.w., alles neuw., Liste gg. Freiumschl. D. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Mai! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin

Modelleisenbahnen Günter Peter
vorm. W. Vandammer
Kopenhagener Str. 73
O-1058 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Fa. Fritko
Modellbahntreff
Berliner Allee 98

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör
sowie An- und Verkauf
Hans-Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau

Neumann-Elektronik
Computer-Funk-Elektronik
Baruther Straße 27
O-1710 Luckenwalde

O-2000 Neubrandenburg

Modellbahnservice Jan Schildhauer
Steinbecker Straße 27
O-2200 Greifswald

Modellbahn Schaft
Service- und Fachgeschäft
Postfach 12
O-2565 Kühlungsborn-West

Bormann's Modelleisenbahn-Treff
Blutstraße 3
O-2850 Parchim

O-3000 Magdeburg

Multikauf
Modelleisenbahnen
Braunschweiger Straße 4
O-3014 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

D. Steinbrink
Modellbahn-Service
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn-, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Modellbahn Ehrhardt
Benditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-6000 Suhl

R. + H. Friedrich
Neustädter Straße 1
O-6540 Stadtroda/Thür.

Inh. M. Günther
Schillerplatz 2
O-6840 Pößneck/Thür.

O-7000 Leipzig

Fa. A. Nitsche -
Inh. M. Puschner
Modelleisenbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Modellbahn Felber GmbH
Kuhturmstraße 22
O-7033 Leipzig

Modellbahnen Karsten Klinger
Prager Straße 275
O-7039 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

Henry Demmler
Elektromeister
Schillerweg 4
O-7126 Mölkau

Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus

Horst Bergmann
Fachhandel Modellbau/-bahnen
Kirchplatz 1
O-7840 Senftenberg

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

Modellbahn Liebscher
Zwickauer Straße 158
O-8027 Dresden

Modelleisenbahnen
Rosemarie u. Werner Zeibig
Ernst-Thälmann-Str. 11
O-8122 Radebeul

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-8312 Heidenau/Sachsen

Sebnitzer Modellbahneck
Burggässchen 1
O-8360 Sebnitz

Fa. Kaufer
Klein-Technik-Laden
Inh. Ortrun Kaufer
Hauptstraße 44b
O-8505 Neukirch

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Spielzeugland
Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau

Modellbahn-Boutique
Inh. Bärbel Siller
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

Christians Modellbahnboutique
Christian Holtegel
O-8706 Neugersdorf

Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau

Uhlmann Modelltechnik
Fachhandel und Servicebetrieb
Trebeweg 11
O-8051 Dresden

O-9000 Chemnitz

Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde

Fa. W. Oelmann
Inh. Ralf Oelmann
Griefensteinstraße 5
O-9377 Thum

C. A. Schieck
Modelleisenbahnen
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.

Modellbahn Spitzner
Albertstraße 16
O-9800 Reichenbach

Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service
Torstraße 2
O-9512 Kirchberg

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH
Senftenbeger Ring 13
W-1000 Berlin 26

LGB Markt
Modellbahn Fachgeschäft
Inh. Brigitte Kreutlein
Holzhauser Straße 59
W-1000 Berlin 27

Michas Bahnhof
Nürnberger Straße 21
W-1000 Berlin 30

Das Stellwerk
Nürnberger Straße 31
W-1000 Berlin 30

Lokschuppen
Markelstraße 7
W-1000 Berlin 41

Modellfahrzeug Hermann
Hähnelstraße 11a
W-1000 Berlin 41

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

Neumann-Station
Modell-Großbahnen
Siegfriedstraße 1
W-1000 Berlin 44

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)
W-1000 Berlin 65

Hobby Schult Technik
Klosterstraße 13a
W-1000 Berlin 20

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof
Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Markscheffel & Lennartz
Esplanade 23
W-2000 Hamburg

Modellbahnkiste
Wolter u. Altstaedt
Imstedt 31
W-2000 Hamburg 76

Meyers Modellbahn Winterhude
Spezialgeschäft für Eisenbahn und Zubehör
Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 60

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Modellbahn Ofterdinger
Schülperbaum 2
W-2300 Kiel 1

Roland Modellbahnstudio
GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

Hobby-Shop
Birgid Hatting
Bremer Straße 6
W-2950 Leer

W-3000 Hannover

Schmalspur u. Feldbahn GmbH
Limmerstr. 79
W-3000 Hannover 91

Modellbahncenter Tiebe
Marstall 16
W-3300 Braunschweig

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

Mineralienecke Clausthal
Inh. Rupert Höll
Bergstr. 31 beim Bergwerksmuseum
W-3392 Clausthal-Z.

Rabe's Spielzeugkiste
Holländische Straße 99
W-3500 Kassel

Modellbahncenter Tiebe
Marstall 16
W-3300 Braunschweig

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14–15
W-4000 Düsseldorf 12

Spiel- u. Hobby-Studio
Zwettler
Solinger Str. 87
W-4018 Langenfeld

Modellbau - Spielwaren Spiel + Hobby
Becker
Friedrichstr. 65
W-4130 Moers

Buchhandlung i. Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Astrid Vogelsang
Grendtor 15
W-4300 Essen 14

Modellbahn-Service
Inh. Jürgen Bergschneider
Lotter Straße 16
W-4500 Osnabrück

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahntreff
Marsbruchstraße 133
W-4600 Dortmund 41

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 1

Modellbahn-Center Leverkusen
Christel Steiner
Bensberger Straße 80
W-5090 Leverkusen 1

Modellbahnstation
M. Siffert
Rosental 52
W-5300 Bonn 1

Friedr. Theisen
Autorenn- u. Modelleisenbahnen
Flug- u. Schiffsmodellbau
Metzelstr. 19-20
W-5500 Trier

Matschke Modellbahn
Schützenstraße 90
W-5600 Wuppertal 2

Modellbahnstübchen
Karl-Heinz Heine
Siepenweg 5
W-5790 Brilon

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modell Jan
Horst-Dieter Slesina
Waldschmidstraße 46
W-6000 Frankfurt am Main

Spielzeugkiste
Ihr Spezialist für Modell-Bahnen u. Autos
Nähe Konstablerwache
Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße – Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

Weisenauer Modellbahnladen
Wormser Straße 91
W-6500 Mainz 1

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/
Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
Rathausstr. 94
W-7050 Waiblingen-Beinstein

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hobby Eberhardt
Kirchbrunnenstraße 16 + 23
W-7100 Heilbronn

Modell-Bahn-Hennig
Mannfred Hennig
Bahnhofstraße 1
W-7250 Leonberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

Der Spielzeugladen
Jürgen Heilig
Heiligenberger Straße 10
W-7798 Pfullendorf

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersbergerstraße 57
W-8000 München 19

Günther F. Hödl
Modellbahnen
Otto-Wagner-Str. 4
W-8034 Germering

Spelwaren-Geisenfelder
Ludwigstr. 2
W-8220 Traunstein

Modellbahn Herrmann
Gibitzenstraße 17
W-8500 Nürnberg 70

Modellbahn Ritzer
Bucher Straße 109
W-8500 Nürnberg

Modellbahn und Autoladen
Inh. Wolf
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

A-1050 Wien

Rudolf Wernegger
Margaretenstraße 160
A-1050 Wien

A-4020 Linz

Hobby- und Modellbau
Handelsgesellschaft m.b.H.
Bürgerstraße 14
A-4020 Linz

CH-5432 Neuenhof

Tivoli Hobby + Modellbahnen AG
Zürcherstraße 156
CH-5432 Neuenhof

CH-3011 Bern

Walter Gschwander
Modelleisenbahnen/Modellautos
Spitalgasse 24
CH-3011 Bern

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/2043-506 oder Frau Olboeter, Tel. Ost-Berlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

Auhagen
BAUSÄTZE

Für die Altbundesländer
EIN NEUES SORTIMENT

angepaßt an den mitteldeutsch-sächsischen Raum in den Nenngrößen H0 und TT.

Unseren Katalog erhalten Sie bei Ihrem Händler oder für DM 2,50 in Briefmarken direkt bei uns:
Auhagen GmbH · O-9341 Marienberg-Hüttengrund

Biete

Biete TT-Modelle BTTB, Zeuke, Rokal, CSFR-Wagenbausaätze, Kleinserien, Literatur, H0, russ. Dampflok, o#yw#t+ Wagen, Set BR 75 Sächs. u. SNCF + Wagen, suche TT BR 86, 56.T. Böttger, Goethestr. 22, O-9417 Zwönitz

Verkaufe TT Loks, Wagen, Gleis- u. Weichenmat., Zubehör. Liste geg. Freiumschlag anf. A. Hampel, Ahrensfelder Chaussee 162, O-1143 Berlin

Biete Liliput 10503 (BR05, Witteble-che). M. Galle, Baumschulenstr. 42, O-1195 Berlin

Biete Märklin, Bing, Eigenb. Sp. 0 u. 1, 8 Züge m. Wagen (Blocks) od. Angeb. gg. Freiumschl. R. Hempel, O-6551 Göritz, Tel. Gefell 473

Planung elektr. Fahrstraßensteuerungen m. Bausätzen bei Vorgabe von Gleisplänen usw. Tel. 05143/1502

SZD, PKP, CFR, Sw-Fotos und SZD-Eisenbahnliteratur. Tausch mögl. J. Akimow, Dybenko 32-1-72, GSU-125475 Moskau

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnecken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 9,- in Briefmarken
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

Verk. TT-Wagen in teilw. unbenutztem Zustand, Liste gegen Freiumschlag; suche V36 grau, 4810 Verschlagwg. u. alte Kuppl. O. Döhne, Shukowstr. 10. O-7024 Leipzig

Verkaufe
Piko H0 BR01, 41, 52, 55, 86, Wagen usw., alles unben., wie neu, alter EVP. F. Dittrich, Blumenstr. 24, PF.23/26, O-8210 Freital, Tel. Dresden 643231

Kursbücher der DR 1980-1991, Betriebseinstellungen S-Bahn, Westberlin. E. Ochmann, Einbecker Str. 101, O-1136 Berlin

EB-Jahrbuch 1965-69, kl. EB-G. GR/G. Raff., ME-Triebfahrz. Gr. 1967, ME 1966-91, jahrg.weise, gg. Gebot + Porto. H. Wulff, Stockholmerstr. 3, O-2520 Rostock 22

Verk. TT Dampf-Diesel- E,-Loks, Pers.-Güterw., Signale, DKW, Weichen, L+R, Boge-Weichen L+R, Lampen, Häuser, Bausätze u.v.a. Liste gg. Freiumschl., Pr. VS, auch Raten mögl. K. Steinbach, Hauptstr. 21, O-9386 Leubsdorf

Modelleisenbahner, Jahrgänge 78, 79-91, FV/DR, Signalbuch, Fahrpl. Union Pacific 1932 und 1933. B. Mothes, R. Wallenberstr. 64, O-1140 Berlin

Verkaufe Original-KB-Dias, hauptsächlich DB/DR (auch mit Plandampf). Liste gegen Freiumschlag (DM 1,70) bei: Lars Moser, Heerstr. 63 a, W-6200 Wiesbaden 42

Verk. H0 BR 23, 24, 50, 80, 86, V200, D-Zug, P.- u. G.-Wagen, EK 78, 79, 90-92, Lok-Magaz., Hefte MEB 70-91. B. Albrecht, Lindenpl. 17, O-7570 Forst

Märklin 0
f. Aufzgl. 2 Brücken rot/grau, 2 P.-Weichen 8+12, 30 St. Schienen, 2 KB Kreuz, 1. PR.-B. o. Puff., 2 BR-Auff., 1 unvollst. Signal, VB 375,- DM, od. 2 L H0 T. J. Reiss, Attenhofer Str. 29, W-7971 Unterzeil/Allgäu

Liliput VT 06 Vindobona DR, für 150,-, Gütz. 56 DR gesup. f. 100,-, RhB-Orig. Vid., NP 90,-, für je 40,-. J. Dietrich, Schulstr. 21, O-8713 Neusalza-Spremberg

Verkaufe umfangreiche Eisenbahnliteratur, ÖBB + DB-Buchfahrpläne, Bildfahrpläne Großherz. Mecklenb., Friedrich Franz, Eisenbahn 1892-1907, Dampflok-Vorschriften DB. Siegfr. Knapp, Unt. Stadtmauer 27, W-7972 Isny

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Berliner TT-Modellbahnversand am U-Bahnhof Seestr.
Heinz Krümmling · W-1000 Berlin 65 · Seestraße 42
Telefon Berlin-West (030) 4542099
Wir sind umgezogen. Sie finden uns jetzt am U-Bahnhof Seestraße – Kreuzung Seestraße/Ecke Müllerstraße

In kürze: Zeuke Karwendelexpreß	240,—
Krüger TT Autotransportwagen, Komplett-Bausatz, in den Farben blau, grün oder orange	36,—
Bima TT: Drehscheibe, neue Ausführung	270,—
Bima TT: Eurovierweg-Paletten, 12er Set	4,90
Bima TT: Pkw Trabant Kombi, farbig	5,80
Bima TT: Post Trabant Kombi, grau oder gelb	6,50
Zurüstsatz für MK-Modell MAN (Spoiler usw.)	2,50
TT Bus Airport Transfer ein vierfarbiges Modell	10,50,—
02123 Dampflokomotive BR 01 122, DRG	nur 179,—
02213 Dampflokomotive BR 81, DRG (Goldbeschriftung)	64,—
02233 Dampflokomotive BR 56, DRG (Goldbeschriftg.)	115,—
Jeike TT: Gehäusebausatz, roh, VT 135 (vierachsig) ohne Drehgestelle, unlackiert	125,—
Neu: Zeuke-Bemo HOm-12-mm-Zug-Set: Die Spreewaldbahn	195,—
Neu: 02636 Diesellok BR 236 DB, schwarz	57,—
02232 Dampflok BR 31 im Fotoanstrich, limitiert	163,—
13310 Eilzugwagen 3. Klasse DRG, beleuchtet	33,—
13320 Eilzugwagen 3./2. Klasse DRG, beleuchtet	33,—
KRÜGER 5707 Flexgleis 70 cm(!) 1,8 mm	nur 4,40
Musterflexgleis 1,8 mm ca. 23 cm, zum Testpreis	nur 1,50
KRÜGER 5760/61 Vollprofilweiche 12°, je Stück	nur 19,30
KRÜGER 5762/63 Weichenbausatz 12°, je Stück	nur 15,—
KRÜGER 6046 Metall-Speichenradsatz 8 mm	nur 1,40
MIKADO SAMMLERKATALOG: Alle TT-Modelle	nur 24,—

Weitere Informationen erhalten Sie gegen Rückporto. VERSANDAUFTRÄGE über 100,– DM portofrei, wir liefern so schnell wie möglich.

Verk. Zeitschrift, Der Modelleisenbahner u. Eisenbahnhand- Modellbahnbücher. Liste gg. Freiumschlag. H. Krinke, Gutenbergstr. 46, O-8800 Zittau

H0-Loks,
Wagen, Autos, Zubehör v. versch. Herstellern, Vorbild-Literatur, Modelleisenbahner, Erfurter Blätter u. a. Liste geg. Freiumschlag. B. Blickensdorf, Birkenstr. 24, O-6502 Gera

Biete günstig div. Eisenbahnlit., Liste geg. frank. Umschl.; suche "Die Dampflokomotive Transpreß". St. Pradler, O.-Worms-Str. 38, O-6502 Gera

LGB komplett zu verkaufen, NP 4500,1 DM, VP 3000,- DM. H. Henke, Nuschkestr. 64, O-7500 Cottbus, Tel. 0959/426386

Verkaufe geg. Gebot: Piko H0 Einschienenbahn, komplette Originalverpackung, Schienen, Prospekt von 1964. C. Nixdorf, Westring 13, W-Gifhorn

Verkaufe IR TT Gedeckt., Wg. 4achsig, braun, DR, offene 2achs. Wg. der IDR m. Ladung, 2achs. Weinfasswg. SNCF, 2achs. schwarz. Kesselwg. DR, 2achs. Containerwg. DDR-Cont., 2achs. Kesselwg. Minol u. Shell, Personwg. (Bghw.). Angebote an: B. Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

AN- VERKAUF
Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8521114**

Verk. preisgünstig 6 Gartenbahnwagen, neuwertig, Spur IIe v. Techmod., wg. Spurwechsel. L. Pohl, E. Thälmann Str. 31, O-6115 Themar

Roll. Mat. f. H0 u. TT zu verkaufen, Liste gg. Freiumschlag. J. Poppitz, Friedhofstr. 4, O-9124 Neukirchen

Verkaufe H0e Eggerbahn, Techno-Modell. Liste für DM 1,00 anfordern: Jos de Klerk, Nimrodstraat 121, NL-6531 LE Nijmegen

Verk. H0 US-Brass Tenshodo Crown Santa Fe Texas United SF 2-8-0, 4-8-4; 2-10-4 Fujiyama SF 4-6-2. A. Weiss, Ländgasse 49a, W-8300 Landshut

Verkaufe Spur 0, m. Loks, Wagen, Weichen, Gleismat., Flexgleis. Fam. Utz, Tel. 07131/79490 od. 07135/13697

Verkaufen Spur TT, 6 Dampfloks, 1 Triebwagen, 5 Personenwagen, 1 Doppelstockwagen, 12 Güterwagen, nur Gesamtübernahme. Angebote an: H. Martin, Forststr. 63, O-5906 Ruhla

Auflösung: EK-Video, VHS, 1-2x gesehen, Goito, VT 11.5, Dampf im Libanon, geb. (je DM 50,-), Mariazellerb., E 94, V 200, Rail in 88, 100 J. Schmalspurbahn Österreich (je DM 40,-) plus Porto. Thomas Steckmann, Wacholderweg 3, W-2121 Dahlenburg

Modellspielwaren-Versandhandel Schoenen: Faller B-1002 H0 Heißluftballon DM 33,25; Preiser H0 Fertigm. Sattelzug Sped. Sturm, DM 22,30, Viessmann H0/TT, 6977 Parklaterne dreiflammig, DM 19.85, Dragon 9902 Bausatz, 1:200 B-52 G "Desert Storm", DM 23,95. Preislisten gegen DM 2,- in Briefmarken. Stommeler Str. 41, W-5000 Köln 60 (nur Versand, kein Ladenlokal) H

Kleine Wiking, Herpa-Sammlung, teilweise mit kleinen Mängeln. Hartig, Tel. 05731/52301, 18 Uhr

Videos Eisenbahn, Feld- u. Straßenbahn von Schienen-Video, Postf. 2651, W-4840 Rheda-Wiedenbrück H



Alles für Ihre Modellbahn!
BUSCH Modellbahn-Zubehör
Postfach 1260 · W-6806 Viernheim

Verkaufe Triebwagen m. Beiwagen, vierachsig, BR ET 85 u. einige offene u. gedeckte Güterwagen, Gesamtpreis DM 160,-. G. Wollstein, Heilige Grab Str., O-8900 Görlitz

Verkaufe
günstig Piko H0 Loks, Personen- u. Güterw., Schienen, Eisenbahn, Lit., Preisl. anf., Freiumschlag. E. Hoffmann, Freirodaer Str. 6, O-7022 Leipzig

Verk. große Sammlung EB-Literatur, Transpress, kpl. ab 73, LA kpl., ME, ab 1973, 100 Jahre "DE" Original, Lokmagazine v. 66-100, viele Raritäten, Bildbände v. Alba, Franck, Zentralarchiv usw., Abgabe mögl. kpl. Liste gg. Freiumschlag od. telefonisch. Michael Krause, Selliner Str. 22/0601, O-7065 Leipzig, Tel. 4119533



XYLONA
ARCHITEKTURMODELLE
Holz-Bausätze (73 Holzarten) für 260 Gebäudetypen in Spur **N**
Katalog (DM 10,–) mit vielen Tips für Planung und Praxis direkt aus dem
Modellbaustudio
Ryk Huber · Postfach 187 · CH-8037 Zürich

100. AUKTION VON ALTEM SPIELZEUG
Eisenbahnen der Spuren 1, 0, 00 und H0
Blechspielzeug, Autos, Militaria, Puppen, Teddybären und Literatur
Samstag, 13.6.92 ab 9 Uhr in unseren Auktionsräumen Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Straße 6
Freitag, 12.6.92, Sammler-Meeting mit Jubiläums-Empfang von 16-21 Uhr.
Besichtigungsmöglichkeit ab 8 Uhr oder nach Vereinbarung.
Auktionskatalog gegen Einsendung von 10,– DM oder auf Postgiro-Konto 198705-436, Essen, Stichwort ME



Auktionshaus Klaus Graeber
Auktionator/Sachverständiger
Arrenberger Str. 6 · D-5600 Wuppertal 1
Telefon (0202) 303025/26
Telefax (0202) 311427
Telex 8591159 kraa d



Mä E 800 LMS Bj. 1938
versteigert für 82.800 DM

Biete

Verk. Piko H0, 20 Loks, ca. 40 Wagen, div. Häuser, Figuren, Pilzmat., 3 Trafos (ME 002) u.v.m., kpl., DM 850,-. F. Bähtz, Amanlisweg 38, O-1140 Berlin, Tel. 5405843

Märklin Ae6/6 Jubiläumsl L 3338, nur komplett mit 6 Stück, Roco SBB, PTT Eilzugswagen, grün, Preis DM 500,- abzugeben. P. Merian, Grummertswiese 5, W-5227 Windeck

Verk. umfangr. Spur-S-Material, M1:64, Stadtilm. J. Stechbart, Bruchmühlerstr. 76, O-1273 Fredersdorf

Verkaufe TT-Bahn (100x160 cm) mit Zubehör, Wandmontage zum Herunterklappen. I. Hellmig, Ahrenshooper Str. 35, O-1093 Berlin

Verk. TT Loks, Wagen u. Zub. von BTTBZ, Zeuke, Kleinserien u. Eigenbauten. Liste gg. Freiumschlag; suche TT Oberleitung, BR 44, BR 74 u. AKTT-Kuriere vor Nr. 50. K. Neumann, Bergstr. 23, O-4401 Söllichau

Verk. 230 Piko Fahrpultelemente Märklin Spur 00, M.-Gleise, 14 Stck. Weichen, 1 Doppelkr.-Weiche, D-Zug-Wag., Güterwag., Oberleitung, Masten, Loks. W. Erfurt, E.-Thälmann-Str. 8, O-7701 Torno

Verk. Kleinb.-Neg. der BR in s/w und Color, verk. Orig.-DB-Dias, tausche DR-Dias, Freiumschlag o. Ihre Suchliste. F. Köhler, Bauernwinkel 21, O-3231 Ausleben

Verkaufe Wiking-Modelle, 1948 - 1990, Werbemodelle u. Zubehör, Liste mit 24 Seiten, gg. DM 3,00 in Briefmarken bei: Karl Liesy, Postfach 210852, W-6700 Ludwigshafen 1

Verk. Loks, Wagen, Gebäude, versch. Hersteller, Eisenbahnliteratur. Liste gg. Freiumschlag anfordern: Karl Willert, Ritterstr. 21, O-9412 Schneeberg

Suche

Suche deutsche Bahnlaternen vor 1945, sowie Uniformteile, Spitzenbezahlung. O. Masjohusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart

Vater/Sohn-Sammlerteam sucht alles von Märklin, auch defekt oder reparaturbedürftig, insbesondere Spur 0, dringend gesucht: Innenleben inkl. Fahrgest. f. HR 700 u. andere Spur-00-Ersatzteile. Chiffre ME05/583286

Bahnlaternen u. Uniformteile von vor 1945 gesucht. Olaf Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. (0049) 0711/655106, abends

DR-Uniformen, Mützen, Schulterstükke, sonst. Effekten, Damen + Herren, holt bei Bedarf auch ab: K.-H. Nauroth, Trierer Str. 170, W-5354 Weilerswist

Betriebsbuchübersichten der RBD, Bln., Mag., Grw., Hal. und VKM Dresden gesucht. G. Peters, Hollwerrt 37 F, W-2930 Varel 4

Suche ME, 2.71, 10.71, 10.72, 4.80 u. a., Infos zu altmärkischen Kleinbahnen. Buczkowski, Am Rauchweg 3, W-6308 Butzbach-Griedel

Suche alte Dampfmaschinen Antriebsmodelle, u. Eisenbahnen. K. Benkmann, Postf. 1138, W-5210 Troisdorf, 02241/77970

Piko-N-Rollmaterial, gesucht. Schröck, Postf. 101110, W-8580 Bayreuth

DR-Uniformen, He.-Gr. 48, Da.-Gr. 88, möglichst neuwertig. C. Tiedemann, Sievekingsallee 109, W-2000 Hamburg 26

Suche in TT Beiwagen f. VT 75, in Spur N, von Mini-Trise den "Adler". K. Stöpel, Clara Zethkin Str. 4, O-5500 Nordhausen

Suche Fotos 89.6030, 89.7248, auch Fotos von anderen cnt-Gekuppelten, Lokschild BR 89.2-89.83, Fotos von DR BR 50.40. S. Stelzer, Elverdinckweg 5, 4600 Dortmund 12

Alba "Steilrampen über den Thüringer Wald", akzeptabler Zust., erbitte Angebot. Tel. 09131/59429

Suche Reichsbahnuniform (weibl.), Zugbegleiterin, Gr. 50, mögl. kpl. Winter u. Sommer, bl. Kappi o. Schiffchen, Gr. 60. D. Westermayer, Beethovenstr. 26, W-7300 Esslingen, 0711/376802

Vater/Sohn Sammlerteam, sucht alles v. Märklin. Auch defekt oder rep. bedürftig. Insbesondere Spur 0; dringend gesucht: Innenleben inkl. Fahrgestell f. HR 700 und andere Spur 00, Ersatzteile. Chiffre ME05/592009

Feldbahnlok 60mm bis 2,0 to, gesucht. Ferner leichtes Gleis u. Zubehör. E. Müller-Kissing, W-5800 Hagen, Am Höing 4a, Tel. 02331/881144

Su. alte Herpa-Modelle vor 1986, bevorzugt Opel, VW, BMW-Personenwagen, Preis n. Vereinbarung. J. P. Tschäpe, Harburgstr. 13, O-3700 Wernigerode

Spur N Dampflok Piko BR 55, auch defekt. B. Regel, Thiemstr. 127, O-7500 Cottbus

Suche ständig preisgünstiges Piko-Mat., V180, V100 u. a. Angebote an J. Kuhdorf, Schülerweg 11, O-6601 Greiz/ Thüringen

Liliput-Dampfloks insbesondere BR 05, Tarnfarben, 42, 52 u. 45. E. Hesse, Emscherbruch 11, W-4350 Recklingshausen, Tel. 02361/372819

TT-Loks u. Kataloge, vor 1975 u. Gleispläne u. H0m. H. Koete, Dannenwalder Weg 98, W-1000 Berlin 26

Suche Piko-Lok BR 211, 242, 244, 110, 118.0 120, 130, VT 135, VT 70, Reisezugw. 426/28/426/94, 95, 426/22, 23, 24, 27, 39, Güterw. 6416/018/6433/010/ 6419/015, 6419/010, 6424/019, 6424/ 025, 026, 6455/170, 6449/010, alles H0. F. Potas, Bertingerstr. 13d, O-3511 Mahlwinkel

Suche DRG-Fahrpläne aller Art, DB- und DR-Gesamtkursbücher, 1949-1972, ev. auch komplette Kursbuchsammlung, Zugbildungspläne, Buch- u. Bildfahrpläne, Schmalspurbahnen. Siegfried Knapp, Unt. Stadtmauer 27, W-7972 Isny

Suche Piko, 81er, 108/543, 80er (108/ 620), VB 60,-, Robur-Bus, S 4000 in H0. Andreas Rätzsch, Postfach 1641, W-7980 Aalen

Su. Orig. Lokschilder u. Betriebsbücher DER BR 07 1001 u. 08 1001, sowie von DEN BR 17, 18, 19, 24, 42, 84, 95. Angebote an: R. Steger, Südring 45, W-8670 Hof

Suche amtl. Lokbeschreibungen, Buchfahrpl. mit Dampf, Kursbücher bis 1970, alte Fachlit., Lehrbücher, Betriebsbücher, Lokschilder. Angebote bitte nur mit Preis: W. Holl, Hahnstr. 14, W-7000 Stuttgart 1

DR-Uniform u. Kopfbedeckung. H. Giese, Pestalozzistr. 3, W-7430 Metzingen 3, Tel. 07123/15651

Suche TT BR 23, E 70 + andere TT-Modelle und me 59-91. A. Bauer, Bruno-Granz-Str. 16, O-9043 Chemnitz

Suche in TT, BR T 478 der CSD und andere Tfz. dieser Bahnverwaltung. D. Sporleder, M. Planck Ring 14, O-3230 Oschersleben

Suche Transpress, Rügener Schmalspurbahnen, Franzburger Kreisbahn. Siegfried Kieselbach, Oranienburger Str. 15, W-4000 Düsseldorf 13

Sammler su. H3A od. 54001-Mod., Ikarus 66, Sil. Jelez-Bus u. andere ältere DDR-Mod. in H0 zu kaufen, auch Einzelteile od. defekt. J. Kunkel, Wieckstr. 16, O-2380 Barth 1

Su. dringend in TT BR 106, sowie in TT EKW (aus Kreuzung 22,5 BTTB). H. Neumann, Lehmbruckstr. 21, O-1017 Berlin

Su. alte Dampfmaschinen und Antriebsmodelle. K. Benkmann, Postfach 1138, W-5210 Troisdorf

Suche Künstler zu Anfertigung von Eisenbahnfiguren Spur II aus Zinn, Urmodell und Abguß. M. Koetsier, Am Rheinauer See 85, W-6800 Mannheim 81

Suche Original-Prospekt von altem-Wartburg. Siegfried Kieselbach, Oranienburger Str. 15, W-4000 Düsseldorf 13

In N, von KH-Modellbau, Messingumbausatz für DM 42,90. Angebot an: A. Kühne, Otto-Suhr Allee 50, W-1000 Berlin 10, Tel. 030/4969246

Suche von Piko V 200 Kat.-Nr. 5230/ 190/3, Nohab-Mav 5230/5/21, Rep.wg. 5260/510/4, Öltransp.wg. /5/75, Säurewg. /5/59 und alte Kataloge. Raschke, Hauptstr. 56, W-6710 Frankenthal-Mörsch, Tel./Fax 06233/63314

Suche Modellbahner aus Brandenburg od. Berlin zw. Erfahrungsaustausch, biete überzählige Piko-Vero-Artikel, nur Priv. M. Zielatkiewicz, Schildhornstr. 68, 1000 Berlin 41

Tausche

Tausche 1:1, ca. 40 EM, Miba, u. a. suche MEB. H. Schmitt, Rochesterstr. 55, W-8700 Würzburg

Zeuke Spur 0, bitte anbieten mit Zustand u. Preis, auch Kat. u. Ersatzteile, evtl. Tausch gg. H0 Märklin; su. auch Spur 0 Märklin. Hillebrecht, Siegelhofstr. 1, W-7972 Isny, Tel. 07562/8709

Verschiedenes

H0-Modelleisenbahner, auch m. Anlage, Junggeselle, zuverlässig, Bauhandwerkerfähigkeiten, auch Rentner, von zwei Freunden, 47/52, gesucht, um Großanlage zu bauen. Du bekommst Lebenswohnrecht in unserem Eigenheim mit Garten. Auch Arbeit! Nur ausführliche Bildzuschrift erhält Antwort! Chiffre ME05/589445

Weisseritzexpreß-Schmalspur-Bahn, Hainsberg-Kipsdorf, Unterkunft im 100jährig. Bahnwagen (Bungalow), DU/WC/TV, Pool, bis 4 Pers., ges. 60,-. G. Fuchs, Planberg 2a, O-8230 Dippoldiswalde H

Verkaufsgebrüll auf dem Bahnhofsfest Freienwalde (Brandenburg) am 28.5. 92; der Bahnladen ist da! H

Neu: 1000 Seiten Märklin 00/H0 in Kolls Preiskatalog 1992. Jetzt im Handel oder vom Verlag Koll, Brandenburger Str. 36, 6380 Bad Homburg, Tel. 06172/302456

Was Sie kennen noch nicht unsere Draisinen-Sammlung? Beschreibung dieser und aller Draisinen-Arten auf 270 Seiten. Bezug: Stefan John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg 2

Verkaufsgebrüll i. Neuenmarkt-Wirsberg a. 31.5.92, der Bahnladen ist da H

Achtung! Russ. Automodell 1:43 "Tschaika" GAZ 13 u. a., gegen Gebot; suche Wiking, Brekina, Albedo, Praline, Roco, alles 1:87. J. Kuhdorf, Schülerweg 11, O-6601 Greiz/Thür.

Neu: BMVS H0 Modellbahn-Versand, tolle Eröffnungspreise, umfangreiche Preisinfo. gg. DM 8,50, Scheck Schutzgeb. (Verrechnung bei 1. Bestellung), nur Versand, kein Ladenverkauf, Versnd gg. Rechnung. Chiffre ME05/595183 H

Keine Sorge! Die neuen Postkarten kommen schon. der bahnladen H

Planung elektr. Fahrstraßensteuerungen m. Bausätzen bei Vorgabe von Gleisplänen usw. Tel. 05143/1502

Suche Festschrift 100 Jahre, Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn, RBD Erfurt, 1983; biete 100 Jahre Buchholz-Schwarzenberg (unveröffentlicht) u. ähnl. Thomas Berger, Annaberger Str. 34, O-9001 Chemnitz

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS
ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	BR 250	89,–
	BR 130 + 4 Wagen	69,–
	DKW elektrisch	12,–
	Weichenpaar elektrisch	16,– u. v. m.
H0	BR 01	79,–
	Saxonia	169,–
	100 gerade Schienen	49,–
	FZ-2-Trafo	45,– u. v. m.

Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30

Nicht weniger als 1400 Eisenbahn-Videos sind im neuen Rail-Art-Video-Prospekt verzeichnet, sofort bei uns anfordern. der bahnladen, Albrecht Sappel KG, Schleißheimer Str. 90, W-8000 München 40, Fax 089/527956 H

Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen, auf 270 Seiten erfährt man hier alles über Draisinen und Klv. der DB, DR, ÖBB u. SBB. Bezug: S. John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg 2

Reparatur u. Umbauten, der TT-Spur-Modelle (BTTB/Zeuge). Liste gegen Freiumschlag. SUCHE alte Zeuge-Modelle! L. Richter, Blumberger Damm 164, O-1142 Berlin

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

BR 52 (Eigenbau), in Regelausf. mit FM-Wanntender, DM 250,-, BR 89 u. Ersatzgehäuse, hist. Eisenbahnlit., lt. Liste im Tausch gg. Autos (1:87), von IGES, Herr Espewe, Glittenberg, Wiking (auch Sammlung), tausche auch Orig. Lok- u. Gatt.-S. H.-J. Wuth, Str. d. Friedens 44, O-5908 Treffurt

Verkaufsgebrüll auf dem Bahnhofsfest in Dettingen am 2./3.5.92; der bahnladen ist da! H

Veranstaltungen

Graeber's Eisenbahn-, Puppen-, Spielzeugmärkte und Auktionen, 99. Spielzeugauktion: 9.5.92, ab 9 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Str. 6; Spielzeugmarkt: 10.5.92, 11-16 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Unihalle, Albert-Einstein-Str. 20; Spielzeugmarkt: 17.5.92, 11-16 Uhr, 3000 Hannover, Wülfeler Brauereigaststätten, Hildesheimer Str. 380; Spielzeugmarkt: 24.5.92, 10-17 Uhr, 4837 Kaunitz, Ostwestfalenhalle, BAB A2 Gütersloh, Miettische 2m/6,- DM; Informationen vom Veranstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/303025, Fax 311427, Telex 8591159 kraa d 303025, Fax 0202/311427, Telex 8591159 kraa d H

Tauschmarkt am 24.5. in Strausberg, ab 9 Uhr, Zufahrt ausgeschildert, Reservierung über: L. Vorwerg, Am Försterweg 45, O-1260 Strausberg

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausch

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland-Ost Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modell Eisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 6/92 ist am 8.5.1992. MODELL EISENBAHNER 6/92 erscheint am 3.6.1992.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	**8,–**	32,–
4	**10,–**	40,–
5	**12,–**	48,–
6	**15,–**	60,–
7	**17,–**	68,–

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________

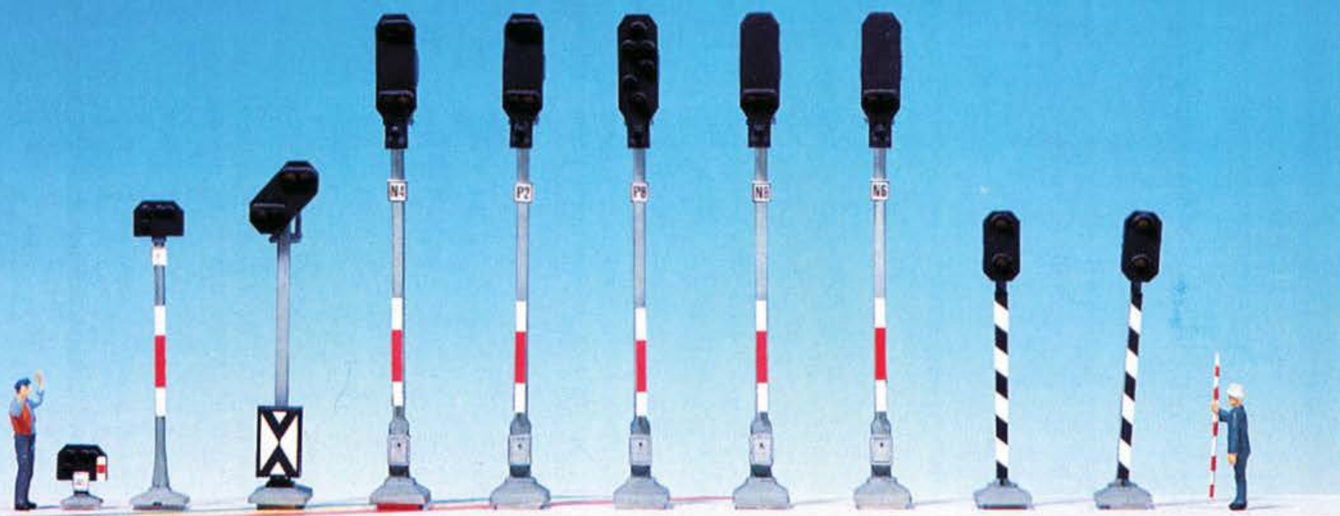
Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.



NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

Betriebsbesichtigung



Zwar animiert der Name des Firmengründers, Waldemar Busch, zu dem Wortspiel »Gebüsch von Busch«, doch wissen die meisten Modelleisenbahner, daß die Firma in Viernheim wesentlich mehr zu bieten hat, als nur Gesträuch.

Firmentelegramm

Handelsregister:	Busch-Modellspielwaren GmbH & Co., KG.
Firmensitz:	W–6806 Viernheim (Hessen), Heidelberger Straße 26.
Mitarbeiter:	130 Beschäftigte, davon 50 bis 60 als Heimarbeiter.
Absatz und Export:	Große Anteile im Inland, in der Schweiz, in Österreich, Benelux, Frankreich und Übersee.

Ob sie's glauben oder nicht, lieber Leser: angefangen hat die Firmengeschichte mit Knallkörpern und Feuerwerksraketen. 1956 ließ der Viernheimer Waldemar Busch auf seinen Namen eine Pyrotechnik- und Zündwarenfabrik in das Handelsregister eintragen. An die Herstellung von Zubehör für die Modelleisenbahn dachte man damals noch nicht. Diesen Gedanken brachte Hans Vallen ins Spiel, der bei der Feuerwerkerei des Waldemar Busch angestellt war, und der sich alsbald finanziell an der Feuerwerksgeschichte beteiligte. Was lag demnach näher, als sich ein zweites Standbein mit der Produktion von Spielzeugen zu schaffen?

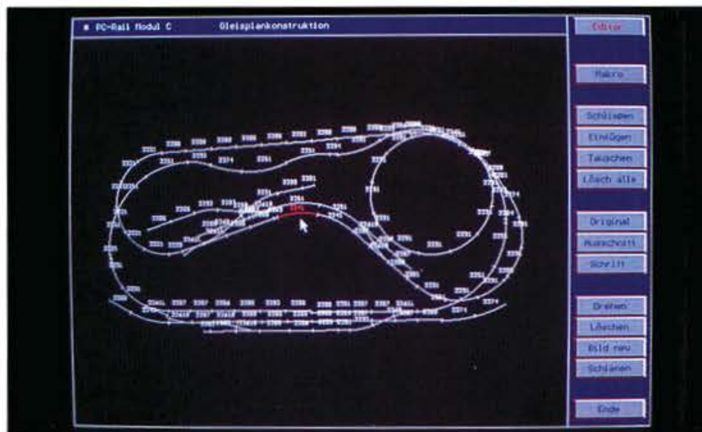
Der Ankauf einer Spritzgußmaschine ermöglichte den Einstieg in die Fertigung von Kunststoffartikeln: Eierlöffel, Nähgarnröllchen und – als Spielzeugclou – Flugzeugbausätze im Maßstab 1:170. Erst 1959 sprang die Firma Busch auf den Zug Modellbahnzubehör auf, und sie gehört seitdem in diesem Train zu den »very important persons«.

Wie stellt man Bäume her?

Unsere Frage, die mit so viel Wißbegier gestellt worden war, wurde mit einer Enttäuschung beantwortet: Alle Bäume werden in Heimarbeit produziert. Im Betrieb sieht man nur die Idee und das Fertigprodukt. Hohe Kreativität ist bereits beim Entwurf angesagt, wirbt doch Busch für seine Produkte mit dem Slogan »Bäume – wie von der Natur erschaffen«. Und die Natur ist auch der beste Lehrmeister für den Designer. Nach dem Foto, dem Aquarell oder der Zeichnung wird der Baum entlaubt. Was übrig bleibt, ist ein vorbildgetreuer Stamm mit einem äußerst feingegliederten Astwerk. Das Handmuster, das aus Draht und Kunststoffäden besteht, ist der Urvater für die Spritzgußform, die den Automaten täglich mehrere tausend Baumgeäste ausstoßen läßt. Nach dem Zusammenkleben der Astgruppen mit Heißkleber beginnt die kreative Phase: das Belauben mit Vliesgewebe, Schaumstoffflocken und Blätter- sowie Blütenimitationen. Und weil das alles in den Händen vieler fleißiger Heimarbeiterinnen geschieht, sieht kein Baum aus wie der andere. Die Tausende von Birken, Weiden, Ulmen, Eichen, Kastanien und Pappeln, die täglich das Werk verlassen, haben alle ihre charakteristische Gestalt und die von ihrer Schöpferin gegebene Einmaligkeit, die nur ein Baum haben kann.



Die (National-)Farben der Firma Busch – rot, gelb und grün – zieren nicht nur die Verpackungen, sondern auch die Gebäude der Firma.



Elektronische Gleisplanung: Durch Aneinanderfügen von Gleiselementen läßt sich in kurzer Zeit ein kompleter Gleisplan organisieren, verändern, modifizieren und drucken.

Gleisplanung per Computer

Als wir bei unserer Betriebsbesichtigung auf das Firmenspezialgebiet Mikroelektronik zu sprechen kommen, beginnen die Augen unseres Gesprächspartners, Herrn Vallen jr., zu glänzen. Das ist seine besondere Strecke, ist sein Revier. Bereits 1976 begann die Firma mit der Fertigung von elektronischen Experimentierkästen und elektronischem Zubehör für die Modellbahn. Der neueste Elektronik-Experimentierkasten, der seit Jahresanfang im Handel ist, zeigt gegenüber seinen Vorgängern eindeutige Vorzüge. Verständlich werden elektronische und elektrotechnische Zusammenhänge erläutert und mit Versuchen belegt. Und immer wieder werden die Benutzer auf modellbahnspezifische Probleme zurückgeführt, wozu ausgesuchte, nur für die Modelleisenbahn wichtige Bauteile dem Sortiment beiliegen. Inzwischen sind mehr als vierzig verschiedene Artikel im Angebot, die zum elektronischen »Schnick-Schnack« auf einer Modellbahnanlage gehören: Blinkeinrichtungen, Lauflichter, Signal- und Ampelsteuerungen, Geräuschmodule und Katastrophenimitationen, genannt »elektronisches Brandflackern«. Neueste Kreation aus Viernheim ist das Computersoftwareprogramm PC-Rail, eine gekonnte Kombination für Modelleisenbahnplaner und PC-Fans, das ab dem III. Quartal 1992 zur Auslieferung kommen soll. In kurzer Zeit kann man auf dem Bildschirm eine komplette Modellbahnanlage exakt planen, ganz nach den individuellen Vorstellungen. Läuft man vor Begeisterung Gefahr, die vorgegebenen räumlichen Grenzen zu durchbrechen, holt einen der PC sofort in die rauhe Wirklichkeit zurück. Dabei werden nicht nur Gleisanlagen projektiert. Auch Landschaftsstrukturen und die Standorte von Bäumen, Gebäuden und Elektronikmodulen können an jeder gewünschten Stelle postiert werden. Per Knopfdruck lassen sich der maßstäbliche Entwurf und eine komplette Stückliste zu Papier bringen – der Anlagenaufbau kann beginnen.

Zehn Gleissysteme haben die Buschs vorläufig in ihr System aufgenommen. Weitere Gleissysteme sind in Vorbereitung und werden bei Bedarf angeboten. Ergänzungsmodule für die Planung mit Flexgleisen, für die Fahrleitungsprojektierung und für die komplette elektrische Verdrahtung einer Anlage werden in Bälde auf dem Markt erscheinen.



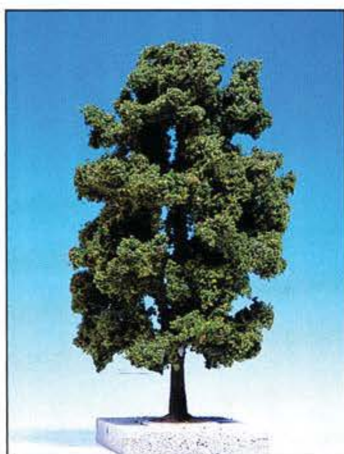
Also doch: Gebüsch von Busch! Welch ausgezeichnete Geländegestaltung mit den Erzeugnissen der Viernheimer möglich ist, zeigen die von Künstlerhand gestalteten Kleinstdioramen aus dem hauseigenen Modellbaustudio.

Die anderen Standbeine

Von den anfänglichen zwei Standbeinen ist inzwischen der Viernheimer Hersteller fast schon zum Tausendfüßler geworden. Neben den vielen Modellbahnzubehörerzeugnissen, die zur ständigen Produktpalette gehören, haben sich verschiedene Standbeine entwickelt, die mit der Modelleisenbahn gar nichts zu tun haben. Oder wußten Sie, daß das Warenwirtschaftssystem ShopControl, eine Busch-Entwicklung zur lückenlosen Lagerverwaltung bei Einzelhändlern, und die eleganten Carina-Puppen mit einer riesengroßen Mode- und Zubehörauswahl von Busch kommen?

Georg Kerber

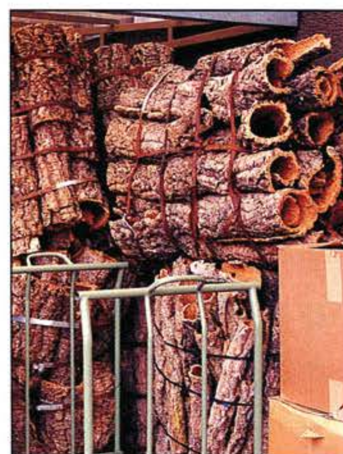
Fotos: Mutschler



Ist er nicht herrlich anzuschauen? Super-Modellbäume sind im H0 110 bis 210 mm hoch, vorbildgetreu und natürlich »gewachsen«.



Miss »Modelleisenbahn« á la Busch. Die bildschönen Carina-Puppenmodelle können auch das Herz der Modellbahner erwärmen.



Ein Hauch von Exotik auf dem Firmenhof: Geschälte Korkrinde, als Felsenimitation von vielen Modelleisenbahnern heiß begehrt.



Sie kommt sich vor wie der Liebe Gott: Frau Alter gestaltet tiefgezogene Tunneleingänge mit Landschaftsbewuchs – individuell und mit hoher Kreativität.



Madam Vierzigtausendvolt: Diese Spannung herrscht zwischen dem oberen und unterem Gitter der Beflockungsanlage, damit sich die Flocken vorbildlich senkrecht stellen.

Modell-Drehscheibe

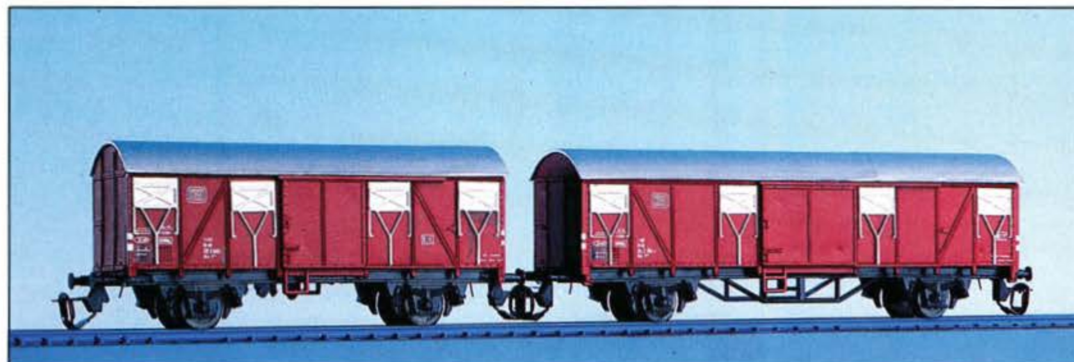
TT-Zubehör

Eine Drehscheibe für TT-Fahrzeuge kommt vom Berliner Hersteller Bernhard Irmer. Sie kann bis zu 48 Gleisanschlüsse anfahren, die beliebig angeordnet sind. Brandneu ist die TT-Euro-Vierwegpalette. Für etwa fünf Mark bekommt man im Fachhandel den Beutel mit 12 Paletten. In Kürze wird auch das erste Modell-Personenauto auf dem Markt erscheinen: Ein Trabant-Kombi.



G-Wagen in TT

bringt die Firma TT-Modellbau Dr. Kunze auf den Markt. Beide Handmuster wurden mit der Gattung Gbrs beschriftet. Sicher ein Lapsus, denn der Unterschied zwischen den Wagen ist klar erkennbar: ihre Länge. Viele Details wie Türriegel, Rangiertritte und Sprengwerk wurden sorgsam nachgebildet.
Die Fahrzeuge sind im Fachhandel oder dierekt vom Kleinserienhersteller zu beziehen.
Preislisten und Info-Material zum gesamten TT-Programm können bei Dr. J. Kunze, Ludwigstraße 126, W-6050 Offenbach bestellt werden. *Foto: KLAWIAN*



TT-Schienenreiniger

Ein Schienenreinigungswagen für TT-Bahnen kommt von der anhaltinischen Firma Hoffmann. Es muß von einem Triebfahrzeug über die Gleise gezogen werden. Die Rubbelelemente aus Gummi werden von einem motorisch angetriebenen Exzenter bewegt. Sie sollen nur langsam verschleißen. Verschmutzte Gummis können mit einem trockenen Lappen leicht gesäubert werden. Das etwa 75,- Mark kostende Fahrzeug kann vom Hersteller oder im Fachhandel erstanden werden. Die Firma Hoffmann findet man in Halle, Straße 78. *Foto: KLAWIAN*



märklin HO

T 18 - Variante

Mit neuer Farbgebung und Beschriftung ist die T 18 von Märklin zu haben. Die Farbtöne entsprechen dem RAL-Farbregister. Auch technisch wurde das Fahrzeug überarbeitet. Die Lokomotive ist jetzt mit einem elektronischen Umschalter zur Änderung der Fahrtrichtung ausgestattet. Eine Märklin-Kurzkupplung befindet sich in einem Aufnahmeschacht nach NEM 362. Digitalfahrer können sich ihre Lok beim Fachhändler mit einem Decoder c80 ausrüsten lassen. *Foto: KLAWIAN*



FLEISCHMANN

Osram-Schiebewandwagen

Beim Fleischmann-N-Modell lassen sich alle vier Seitenwandteile öffnen. Die Beschriftung deutet wohl auf das zerbrechliche Frachtgut. Oder dienen diese Wagen als Werbeträger? Viele Details wie Türriegel, Rangiertritte und Sprengwerk wurden nachgebildet. Die Räder sind brüniert, und die Kupplung wird von einer Kulissenmechanik geführt. Der G-Wagen gehört zur Gattung Hbis. Es gibt ihn auch im Maßstab 1:87 von Fleischmann.

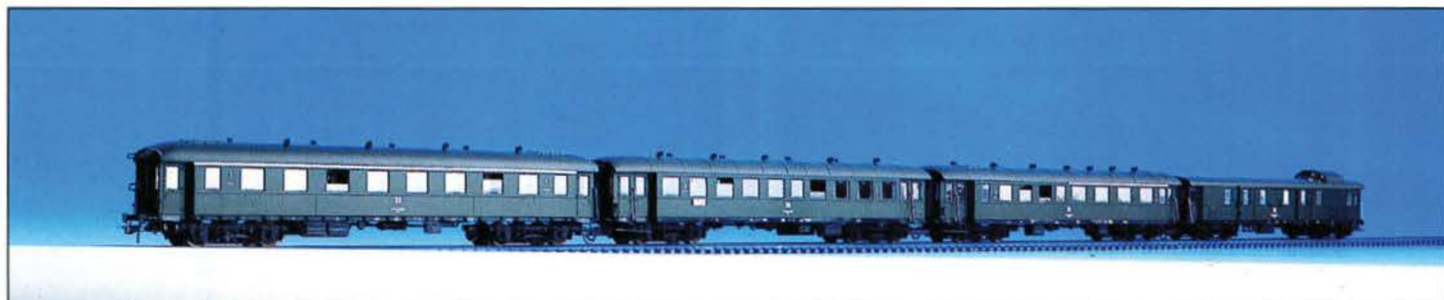
Foto: KLAWIAN



Roco

DR-Umbauwagen

Seit einiger Zeit bietet Roco ein Eilzugwagenset der Deutschen Reichsbahn an. Das Epoche IV-Modell besteht aus einem 1./2.-Klasse-Wagen (ABme), einem 1.-Klasse-Wagen (Ame), einem 2.-Klasse-Wagen (Bme) und einem Gepäckwagen (Due). Alle Wagen sind mit Kurzkupplungen und Kulissenmechanik ausgestattet. Sehr viele Zurüstteile liegen dem Set bei. Dadurch können auch Übergangsfaltenbälge wahlweise ein- oder ausgezogen montiert und Scherengitter verwendet werden. Die Bauanleitung ist stellenweise verwirrend: Welche Teile zu verwenden sind, kann mitunter nur schwer festgestellt werden. Die Paßgenauigkeit der Zurüstteile aus unserer Packung war z.T. unbefriedigend. Hat man nach stundenlanger Arbeit alles endlich an Ort und Stelle, passen die Wagen nicht mehr in die Verpackung – ein immer wieder auftretendes Problem, nicht nur bei Roco. *Foto: KLAWIAN*



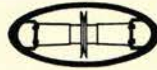


Dreiseit-Hof

Viel Platz nimmt dieser Hof mit seinen 225 mm x 325 mm ein. Und dieser Platz wird gut genutzt, denn es gibt viel zu entdecken: Das Wohngebäude, in Fachwerkbauweise errichtet, besitzt zwei Etagen. Die obere kann nur über eine Holztreppe erreicht werden, die außen an das Haus angebaut wurde. Hinter dem Wohnhaus befindet sich ein kleiner Schaf- und Hühnerstall. Ihm folgt die Scheune mit geteilten und beweglichen Toren. Der Schweinestall mit Auslauf schließt die dritte Seite.

Foto: KLAWIAN

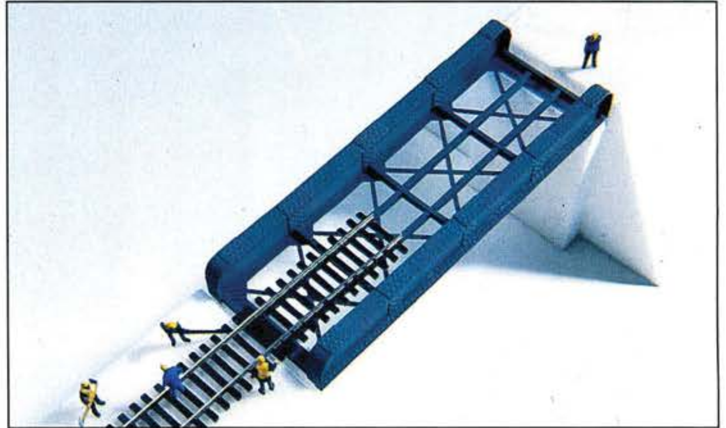




Kastenträgerbrücke

Sofort lieferbar ist das N-Modell einer 18-Meter-Blechträgerbrücke. Der Bausatz besteht aus Messingätzteilen und vorgefrästen Doppel-T-Profilen. Beiliegende Riffelbleche dienen der vorbildgetreuen Abdeckung des Windverbandes und des Gleisjoches. Mit einer lichten Weite von 30 mm und einer Länge von 111 mm kann das Brückenmodell auch auf TT_m und $H0_e$-Anlagen verwendet werden. Der Bausatz ist für 79,20 Mark bei Wiederold-Modellbau, Waldstr. 54, W-6053 Obertshausen zu beziehen.

Werkfoto





Auhagen

Kleines Gehöft

Das Sortiment sächsischer Gebäudemodelle aus dem Hause Auhagen wird um ein Gehöft erweitert, daß aus Wohnhaus, Scheune, Hühnerstall und Taubenschlag sowie einer Hundehütte besteht. Die H0-Gebäude haben die Grundmaße 130 mm x 115 mm und 130 mm x 180 mm. Das Vorbild des Bausatzes befindet sich zwischen Freiberg (Sachsen) und Siebenlehn.

Foto: KLAWIAN





Dioramen

Die Firma M & D hat sich auf den gewerblichen Bau von Dioramen spezialisiert. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse konnte die im Foto dargestellte Güteranlage besichtigt werden. Im Mittelpunkt des Dioramas steht ein Containerumschlagplatz. Nicht nur der detaillierte Containerbrückenkran zeigt, daß hier Profis mit viel Sorgfalt am Werk waren. Dennoch ließe sich das ohnehin nüchterne Thema mit Kleinigkeiten wie Reifenspuren, Sand- und anderen Haufen, Feuerlöschgerät oder einer Reparaturbrigade lebendiger darstellen.

M & D, zu finden in W-8094 Edling, Postfach 43, vertreibt auch Produkte von Klein-Modellbahn aus Österreich.

Foto: KLAWIAN



$H0_e$-Tankwagen

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen wurden Drehschemelwagen vom Typ Jh zu vierachsigen Tankwagen umgebaut. Die Schemelwagen dienen als Drehgestelle. Je ein Wagen mit und ohne Bremserbühne wurde mit dem großen selbsttragenden Tank verbunden. Das Modell wird als Weißmetallbaustz geliefert und kostet 225,- öS (ohne Mehrwertsteuer). Die Wiener Modellbau Kompanie hat ihren Sitz in A-1160 Wien, Effingergasse 6.

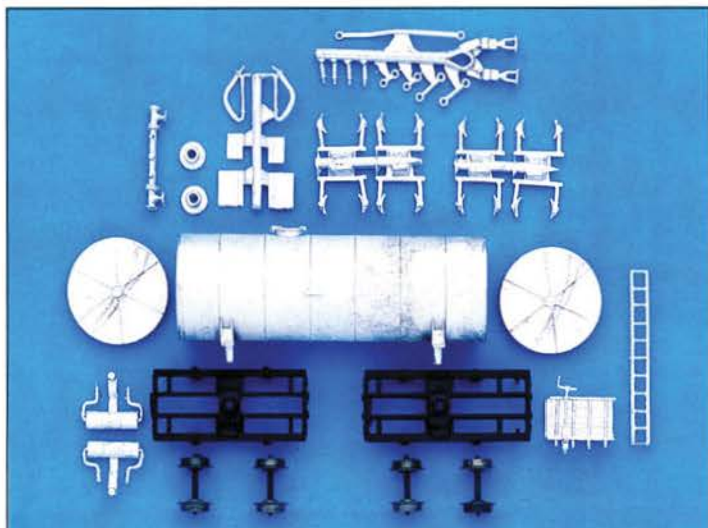
Foto: KLAWIAN



Austauschmotor

Innerhalb weniger Minuten ist eine BR 130 von Piko (H0) mit einem Glockenankermotor umrüstbar. Zwei Bohrungen müssen dafür hergestellt und das Ritzel vom Originalmotor abgezogen und auf den Faulhaber-Motor gesteckt werden. Nach dem dieser angeschraubt und das Gehäuse montiert wurde, fährt die Lokomotive weich an. Allerdings verursacht das Originalgetriebe immer noch viel Radau. Die Firma sb-Modellbau hat ihren Sitz in W-8037 Olching, Ilzweg 4, Postfach 1407.

Foto: KLAWIAN

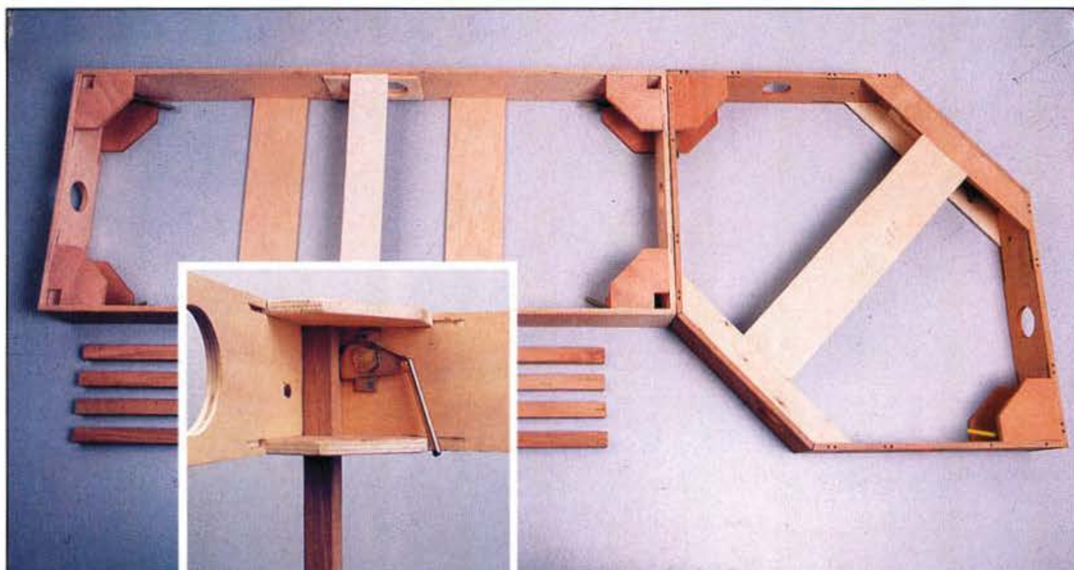




Das Schürer-Modul

Der Möbeltischler und Modelleisenbahner Harry Schürer produziert professionell Modulrahmen. Derzeit sind sechs Varianten im Angebot: Rechteckmodule unterschiedlicher Länge und ein Eck- bzw. Verzweigungsmodul. Auf Kundenwunsch werden weitere Modulformen angefertigt. Die Schnittstelle ist in Anlehnung an die NEM 900 entstanden. Die patentrechlich geschützten Rahmen (einschl. Klebstoff und Schrauben) kosten zwischen 67,- und 110,- Mark. Sie werden vorläufig von P. Lorenz, Forststr. 13, O-9412 Schneeberg-Neustädtel vertrieben. Vereine bestellen beim Produzenten in O-9529 Wiesenburg, Cunersdorfer Str. 7.

Foto: KLAWIAN

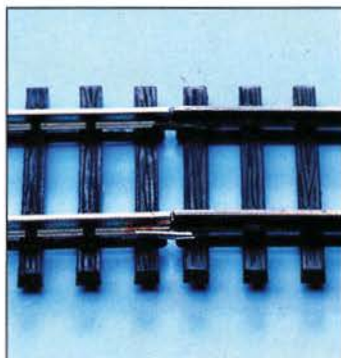




Gleissystem Elite

Schon im Jahre 1956 ging das Modellgleissystem Pilz Standard als erstes seiner Art in Serie. Die Erfahrungen der Sebnitzer finden sich nun im neuen H0-Gleissystem Elite wieder: Das Schienenprofil hat eine Höhe von 2,1 mm und besteht aus Neusilber. Die Kopfbreite beträgt 0,8 mm. Das Schwellenband ist dem Vorbild nachempfunden. Alles ist so aufeinander abgestimmt, daß Fahrzeuge mit einer Spurkranzhöhe von maximal 1,2 mm eingesetzt werden können. Sowohl Flexgleis als auch einzelne Gleisstücke gibt es gealtert oder unbehandelt.

Foto: KLAWIAN



Natürliche Landschaft

Rainer Lipp schuf die Schichttechnik im Landschaftsbau auf Modellbahnen: »Erst ist die Landschaft da, dorthinein kann die Bahn gebaut werden. Alle Materialien werden in dünnen Schichten aufgetragen, so wie ein Maler seine Farben auf die Leinwand bringt.« Für alle Nenngrößen sind unterschiedliche Gestaltungsmaterialien im Angebot, zum Beispiel: Böden, Schotter, Geröll, Splitt und Verwitterungspuder. Alle Rohstoffe kommen aus der Natur. Im Foto sind Proben des H0-Startsets zu sehen. In einem Heftchen wird kurz und klar die neue Technik beschrieben. Material und Heft erhält man bei R. Lipp, Graßhoffstr. 40a, W-4950 Minden-Todtenhausen.

Foto: KLAWIAN



Wiking legt derzeit die aktuellen 92er in 1:87 vor. Die erste Lieferung des Jahres enthält, vom Mercedes-Renntruck einmal abgesehen, wenig Aufregendes: Der VW Golf III ist jetzt bei der Post verpflichtet, die GTI-Version gleichfalls lieferbar. Der Wolfsburger Passat Variant wurde zum »Gelben Engel«, die Caravelle hilft beim DRK aus. Für Sammler von Interesse sind die Farbveränderungen: Landrover (moosgrün), Mercedes 500 SL (schwarz), Mercedes 230 TE (jetzt als Taxi), Ford Sierra (anthrazit-metallic mit neuen BBS-felgen), Saab Turbo (blaumetallic), Mercedes 230 GE Feuerwehr (jetzt bedruckt), MAN F 90 Kippsattelzug (currygelb/-stahlblau), Mercedes 300 SL Roadstar (feuerrot) und Rolls Royce Silver Shadow (graumetallic).
Ein neuer »Wikinger« debütierte dagegen auf dem Genfer Salon: Der VW Vento fährt auch in 1:87 vor.

Halbfertig-Produkte

Roco hat es vorgemacht: Beim Öffnen einer Modellautoverpackung fällt dem Käufer eine Vielzahl von Zubehör entgegen. Erst nach zeitraubender "Heimarbeit" erhält das Miniauto sein Finish zum Einsatz in der Vitrine oder der Anlage. Dafür stimmt dann alles, vom Rückspiegel bis zur Peilstange.

Brekina hat den bereits vorgestellten Mercedes 1620-Sattelschlepper (vgl. MEB 4/92) zum Pritschenwagen unter der Kennummer LP 1418/1424 mutieren lasen. Der Erstling rollt in den Farben enzianblau/schwarz und lichtblau/rot an. Zum Dauerlutscher entwickelt sich der gute alte IFA H 6: Zwei ergraute Reichsbahner und ein Hängerzug des »KV Erfurt« (KV = Kraftverkehr) mit Anhängerdreieck und dem Kennzeichen auf der hinteren Bordwand finden sich im Neuheitenpaket. Quer durchs Brekina-Programm führt die neue Edition »Polizeifahrzeuge«, in der teilweise historischen Raritäten offeriert werden.
Roco fordert die Basteltalente der H0-Fans heraus. Montagearbeit ist sowohl beim Kompressor hinter dem Steyer 680 der hauseigenen »Schwarz-Bau«, wie auch beim neuen Magirius TLF 16 der Bahnfeuerwehr erforderlich. Der Volvo F 10-Hängerzug verfügt über abklappbare Bordwände, das aktuelle »Polizeiset« enthält einen VW Bulli in grün/weiß neben einem Pferdetransporter. Dagegen wird der VW-Bus in »MAN«-Farben zur einfachen Übung: Nur die Rückspiegel müssen angeklebt werden.
Praliné setzt wie immer auf bunte Vielfalt. Modelle aus den USA, Frankreich und Deutschland haben die Schwarzwälder für die neueste Auslieferung kleingekriegt. Das erste Cadillac '59 Cabriolet ist ebenso lieferbar wie der Cadillac Station Wagon 1954, ein guter Bekannter aus Hollywoods Schwarweißzeiten. Der Weinkellerei »Gotano« in Gotha ist ein Ford Transit gewidmet, die Scania Airport Feuerwehr dient jetzt in New York und der Renault Espace wurde zum Einsatzfahrzeug. Hochfein detailliert präsentiert sich das Ford Ghia Cabriolet mit angespritzten Sonnenblenden, aber auch der Renault-Bus FR 1, der mit dem baugleichen Mack einen US-Bruder bekommen hat. *Uwe Ruck*



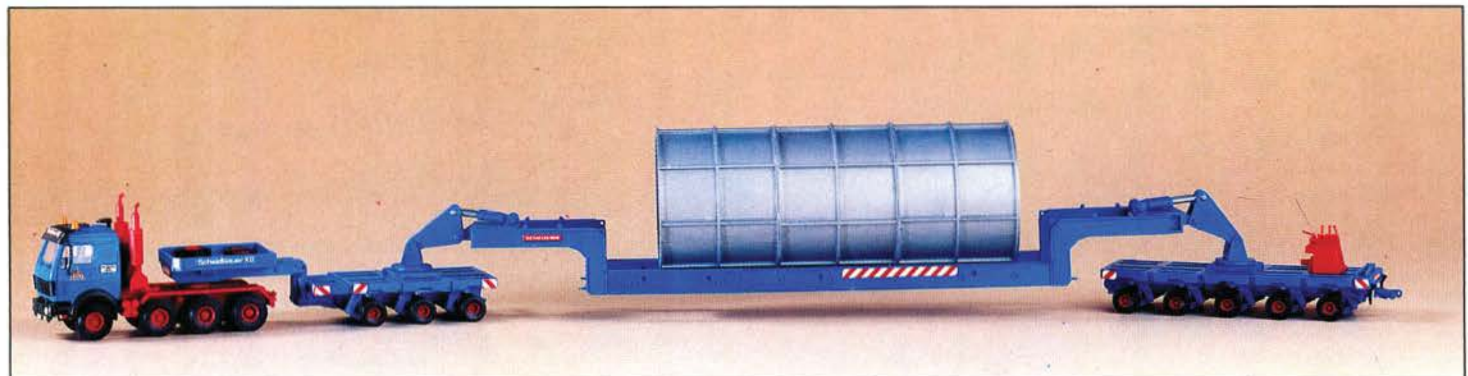
Drucktechnisch sehr aufwendig: Herpas Edition 1991.



Für Naschkatzen unterwegs: Mercedes-Lieferwagen von Brekina.

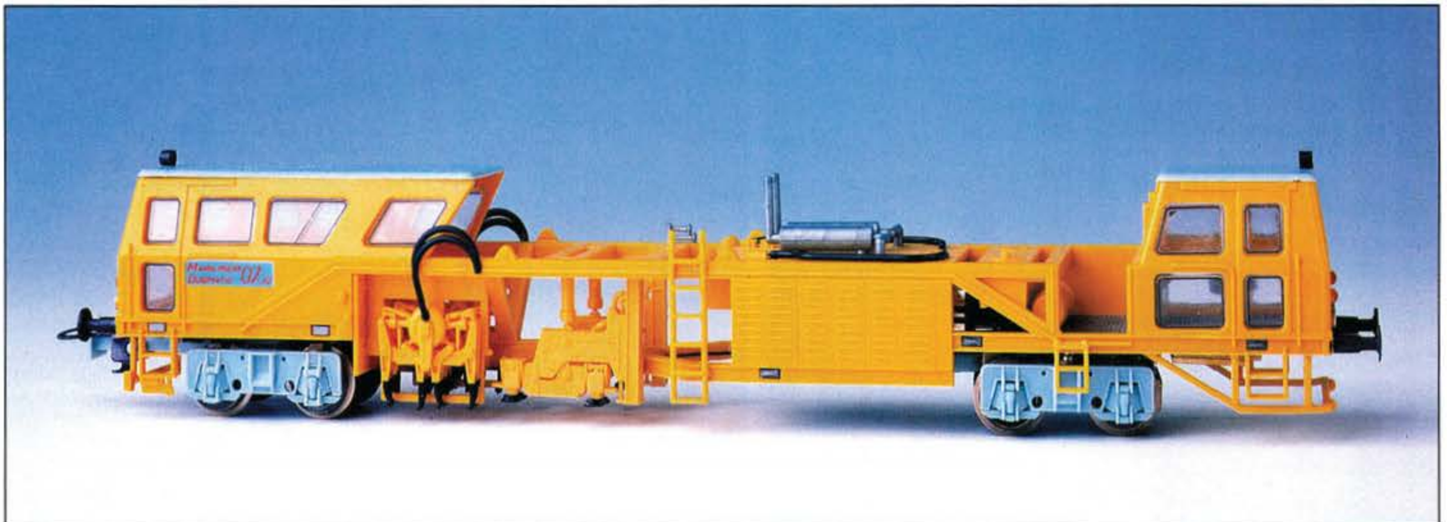


Neuste Farbvariante von Wiking: Kippsattelzug MAN F 90 in currygelb/stahlblau.



Kibris Bausatz "Kesselbrücke" wird von einer vierachsigen Mercedes-Benz/NAW Schwerlastzugmaschine gezogen. Die Brücke ist absenkbar.

Gleisstopfmaschine mit eigenem Antrieb

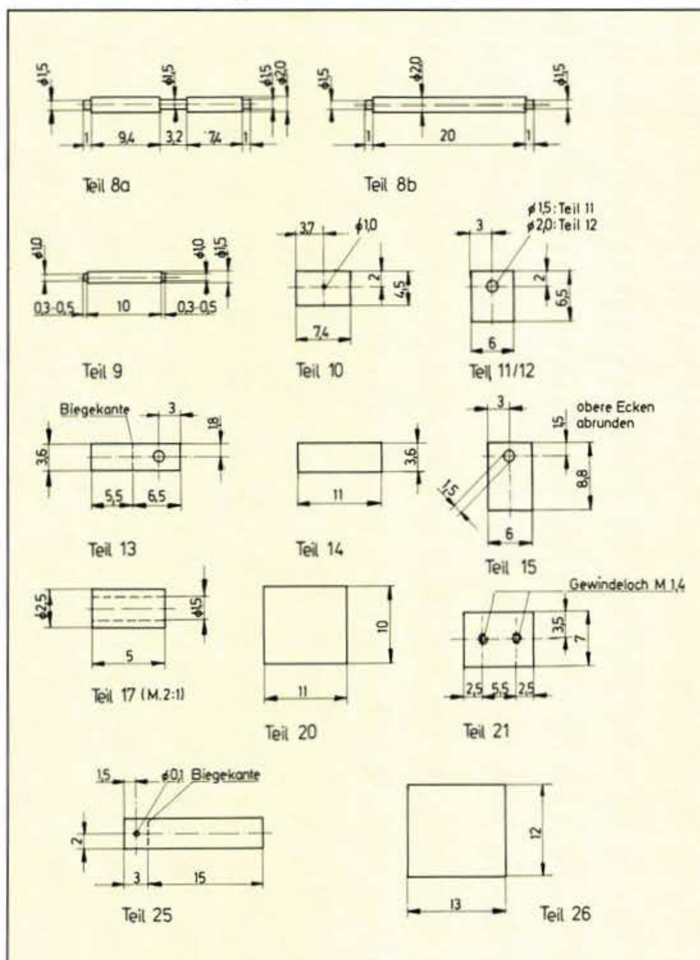


Gleisbaumaschinen sind recht selten auf Modellbahnanlagen anzutreffen. Und dann sind sie meistens nur Staffage, wegen der fehlenden Motorisierung auf das Abstellgleis verbannt. Reiner Lachs motorisierte die Gleisstopfmaschine von Liliput in der Nenngröße H0.

Seit der Erstvorstellung auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1974 hatte die Firma Liliput das unmotorisierte H0-Modell der ersten Nivellierstopfmaschine in Regelfahrzeugbauart, die Plasser & Theurer Mainliner-Duomatic 07-32, im Handel. Später kam dann der motorisierte Oberbau-Universal-Motorwagen OBW 10 hinzu, um die Stopfmaschine vorbildgetreu auf Modellgleisen bewegen zu können. Viele Modelleisenbahner wollen jedoch Ihre Modelle auch allein im Fahrbetrieb einsetzen, zumal nicht jeder im Besitz eines Motorwagens ist. So lag die Idee einer Motorisierung nahe, über deren erste Verwirklichung bereits andere Vorschläge (z. B. mit Kardanantrieb) gemacht wurden /1/.

Die Getriebelösung

Der Grundgedanke **meiner** Motorisierungsvariante ist die feste Anbringung eines Glockenankermotors mit Schwungmasse direkt auf dem vorderen Drehgestell, in dem über ein kleines Getriebe nur die hintere Achse angetrieben wird. Die Räder dieser Achse besitzen Haftreifen, um bei der geringen Fahrzeugmasse einen rutschfreien Lauf sowie Fahrten über Rampen mit einer maximalen Steigung von 10% zu ermöglichen. Zur Gewährleistung einer guten Stromaufnahme bei gleichzeitigem Aufliegen beider Haftreifen ist die vordere Achse im Antriebsdrehgestell als Pendelachse (Dreipunktlagerung!) ausgeführt. Zur Stromabnahme werden weiterhin die beiden starr gelagerten Achsen des hinteren Drehgestells herangezogen. Der Aufwand zur Herstellung einer Pendelachse analog des Antriebsdrehgestells erschien mir zu aufwendig, weshalb ich darauf verzichtet habe. Prinzipiell ist diese Lösung jedoch durchaus machbar. Die gut wirkende Schwungmasse sorgt allerdings bereits für das unkritische Überfahren aller gefährlichen Stellen im Gleis.



Einzelteile für die Motorisierung der Gleisstopfmaschine.

Für die Gesamtübersetzung erhielt ich mit den ausgewählten Zahnrädern (Modul m = 0,4) einen Wert von:

$$\ddot{U}_1 = \frac{1}{19} \times \frac{9}{16} = \frac{1}{33{,}7}$$

bei der Verwendung der Achse Teil 8a

oder

$$\ddot{U}_2 = \frac{1}{16} \times \frac{9}{16} = \frac{1}{28{,}4}$$

bei der Verwendung der Achse Teil 8b.

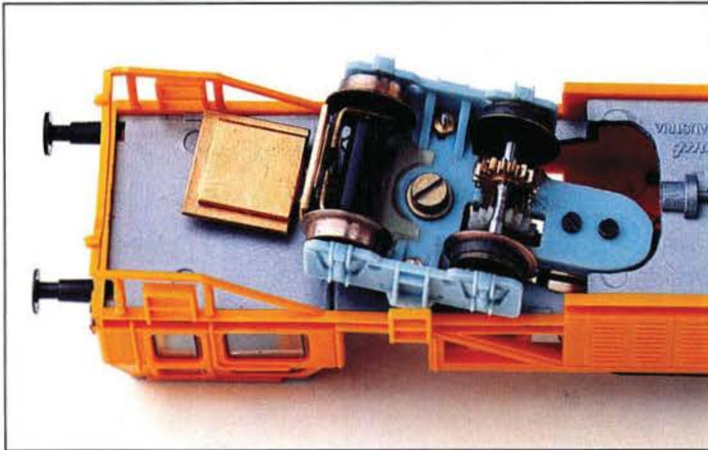
Soll die Geschwindigkeit noch mehr herabgesetzt und damit zugleich die Laufeigenschaften verbessert werden, ergeben sich mit Zahnrädern des Moduls m = 0,3 folgende Werte für die Übersetzung:

$$\ddot{U}^*_1 = \frac{1}{25} \times \frac{10}{22} = \frac{1}{55} \quad \text{bzw.}$$

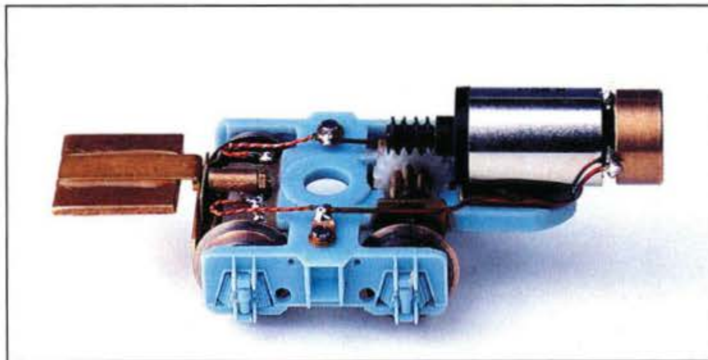
$$\ddot{U}^*_2 = \frac{1}{22} \times \frac{10}{22} = \frac{1}{42{,}4}$$

was einer Geschwindigkeitsreduzierung um etwa 40 % gegenüber der ersten Variante entspricht.

Das alles unter Berücksichtigung der Verwendung ein und desselben Motors mit Schwungmasse und bei gleicher optimaler Motordrehzahl, die ja wegen des nötigen Schwungs erforderlich ist.



Unteransicht des eingebauten Antriebsdrehgestells mit Ausfräsung im Fahrzeugboden.



Antriebsdrehgestell mit Glockenankermotor und Gegengewicht.

Stückliste

Teil	Bezeichnung	Material/Hersteller/Bestell-Nr.
1	Faulhaber-Motor 1016 mit Schwungmasse	sb-Bausatz Nr. 3020 (V261) oder 3040 (BR 98) oder 3039 (BR 89)
2	Radsatz mit Haftstreifen	Roco, Best.-Nr. 90 470 (VT 628.2)
3	Radsatz, isoliert (3x)	Roco, Best.-Nr. 40 191 (2 Stück)
4	Schnecke (Kunststoff), m = 0,4 m = 0,3	Fleischmann, Best.-Nr. 567606 Roco, Best.-Nr. 86 700
5	Schnecken- z = 19, m = 0,4 zahnrad z = 25, m = 0,3	Roco, Best.-Nr. 86 443 Arnold, Best.-Nr. 2961-25
6	Ritzel (Ms.) z = 9, m = 0,4 z = 10, m = 0,3	Verbeck, Best.-Nr. 805 0409 Verbeck, Best.-Nr. 803 0310
7	Zahnrad z = 16, m = 0,4 z = 22, m = 0,3	Fleischmann, Best.-Nr. 56 7112 Arnold, Best.-Nr. 0224-32
8	Antriebsachsen (2 Varianten)	St
9	Getriebeachse	St
12	Lagerblech f. Teil 8 (2x)	Ms., 0,5 mm
12	Lagerblech f. Hinterachsen (4x)	Ms., 0,5 mm
10	Getriebeblech (2x)	Ms., 0,5 mm
13	Winkel f. Pendelachse (2x)	Ms., 0,5 mm
14	Isolierstück	Kunststoff, 0,5 mm
15	Pendelblech	Ms., 0,3 mm bis 0,5 mm
16	Hohlniet	Ms., Ø 1,5 mm
17	Hülse	Ms.
18	Schraube	Ms., M 1,0 x 8
19	Mutter	Ms., M 1,0
20	Halteplatte	Kunststoff, 0,5 mm
21	Motorblech	Ms., 1 mm
22	Schraube (2x)	Ms., M 1,2 x 5
23	Schraube (2x)	Ms., M 2,5 x 7
24	Unterlegscheibe (2x)	St., Ø 2,6/5,5 mm
25	Halter f. Gegengewicht	Ms., 0,3 mm bis 0,5 mm
26	Gegengewicht	Ms., 2 mm
27	Entstörkondensator	Chipkondensator 4,7 nF
28	Auslaufbaustein	Verbeck, Best.-Nr. 2503
29	Abbremswiderstand	1 kOhm bis 1,2 kOhm, 1/10 W
30	Unterlegscheibe (2x)	St., Ø 2,6/4,0 x 0,5 mm

Die Montage

Die zum Umbau notwendigen Details sind auf den Fotos deutlich erkennbar, weshalb die verschiedenen Arbeitsgänge hier nur stichpunktartig genannt werden sollen:

1. Vorsichtiges Ausbauen der Drehgestellzapfen aus Aluminium und Einschneiden eines Gewindes M 2,5 in die vorhandene Bohrung.

2. Abtrennen der Kupplungsdeichsel und Kürzen des verbleibenden Teils auf 26 mm, gemessen bis zur Drehgestellmitte.

3. Entfernen aller überstehenden Teile aus Kunststoff an der Rückseite der Achslagerblenden beider Drehgestelle, damit die Radsätze nach dem Ankleben der Ms-Lagerbleche genügend Spielraum besitzen.

4. Umdrehen des vorderen Drehgestells und Ausfräsen eines genügend großen Schwenkraums im Fahrzeugboden für die gekürzte Kupplungsdeichsel, auf der nun sowohl die Getriebebleche als auch der Motor befestigt werden.

5. Zusammenkleben von Teil 5 und 6 zum Stufenzahnrad Z = 19/9 bzw. Z = 22/10.

6. Vorsichtiges Eindrücken der mit Stufenzahnrad, passender Abstandshülse und Distanzscheiben komplettierten Getriebeachse, die ggf. leicht gekürzt werden muß.

7. Feststellung der Drehrichtung des Motors, Festkleben desselben auf dem Motorblech, wobei ich den Motor wegen des richtigen Abstands von Schnecke und Schnekkenzahnrad geneigt ankleben mußte.

8. Kürzen der Isolierhülse für die Pendelachse auf 12 mm. Vorsichtiges Blankreiben der Laufflächen der Räder und der Achsen durch Einspannen der Halbachsen in eine Handbohrmaschine und Bearbeitung mit einem Roco-Schienenreinigungskissen.

9. Anlöten dünner Anschlußfähnchen an die Lagerbleche (Teile 12) und Ankleben dieser Teile an den Rahmen. Die Teile 13 erhalten ebenfalls Anschlußfähnchen.

10. Ankleben der bearbeiteten Halteplatte für die Pendelachse sowie Aufkleben der Hülse (Teil 17).

11. Einsetzen aller Achsen, nachdem nur die Spitzen der Hinterachse weggeschliffen wurden und die Antriebsachse evtl. gekürzt worden ist. Zu große Reibung der Räder an den Blechen kann durch Einfügen dünner Abstandsscheiben (0,05 bis 0,1 mm) vermieden werden.

12. Ausgleich des Motorgewichts durch Anbringen eines Gegengewichts im Bereich der Pendelachse. Ein Abfangen dieser Kräfte nur allein durch Aufsetzen des Fahrzeugsoberteils erscheint nicht ratsam.

13. Das Einfügen von Unterlegscheiben (Teil 28) unter die Drehgestellschrauben führt zu besserer seitlicher Beweglichkeit der Drehgestelle.

14. Entstörkondensator parallel zum Motor nicht vergessen!

15. Das relativ lange Auslaufen kann durch Parallellöten eines Abbremswiderstandes etwas verkürzt werden.

16. Die Verwendung eines Auslaufbausteins ist nur beim Vorhandensein weiterer Fahrzeuge im Gleis notwendig. Der Auslaufbaustein darf am Motor niemals kurz geschlossen werden.

17. Ein Anbringen von weiteren Ballaststücken über beiden Drehgestellen bleibt jedem Modellbauer selber überlassen. Mein Vorschlag dazu ist die Unterbringung eines Bleiklotzes direkt unter dem hinteren Drehgestell sowie eines weiteren im Kasten über der Schnecke.

Zum Abschluß empfiehlt es sich, das sehr kunststoffhafte Aussehen zumindestens der Drehgestellblenden zu überarbeiten. Das geschieht am Wirkungsvollsten, indem die Teile mit einer Grundierung aus Aluminiumsilber versehen werden. Nach dem gründlichen Trocknen der Farbe kann mit stark verdünnter, seidenmatter schwarzer Farbe ein verschmutztes Aussehen erreicht werden. Mit trockenem Pinsel wird schließlich ein Gemisch aus braun und schwarz aufgewischt um so das endgültig vorbildgetreue Aussehen zu erreichen. *Reiner Lachs*

Fotos: KLAWIAN

Literaturnachweis

/1/ Das große Praxis-Handbuch für Hobby-Eisenbahner. Hrsg. Willy Kossak. Teil 4, Kap. 14.1.18, S. 1 – 12. Interest-Verlag, Kissingen.

Die Liegauer Brücke

Wenn Vater und Sohn gemeinsam an einer Modellbahnanlage bauen, ist oft Außergewöhnliches und Großes zu erwarten. Großes nicht nur im Sinne von großflächig, sondern auch was die Motivwahl, die Details und die Exaktheit der Bauausführung betrifft. Bei Johannes und Hartwig Winter aus Weixdorf war es eine Gewölbebrücke aus der nächsten Umgebung.

Für unsere Modellbahn in der Nenngröße H0, die als Wandanlage entlang eines Wohnraumes verläuft, suchten wir eine alte Straßenbrücke. Sie sollte nicht zu groß und nicht zu klein und einem heimatlichen Vorbild nachempfunden sein, da wir die Anlagenthematik in unserer sächsischen Heimat angesiedelt haben. Ein Spaziergang durch die Dresdener Heide brachte die erlösende Idee: Die Liegauer Brükke. Diese Brücke überspannt im Zuge einer unbefestigten Straße zwischen Dresden – Klotzsche und Radeberg die zweigleisige Eisenbahnstrecke Görlitz – Dresden (KBS 240). Als im Jahre 1845 diese Strecke gebaut wurde, trennte ein im Verlauf der Trassierung angelegter Einschnitt diesen für die Landwirtschaft wichtigen Weg. Obwohl die kgl. Sächs. Eisenbahndirektion Dresden zunächst nicht an die Einrichtung eines Brückenbauwerks gedacht hatte, gelang es der aktiv agierenden Bauernschaft, den Bau dieser und noch einer Reihe anderer massiven Brücken über die Eisenbahnstrecke durchzusetzen.

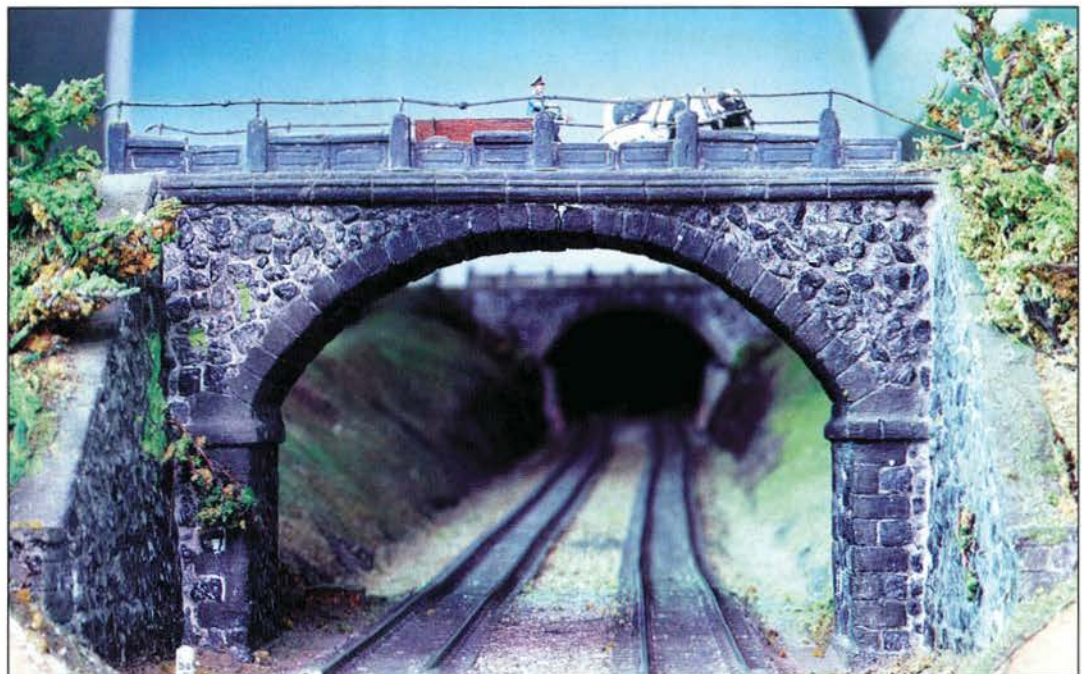
Wegen der Geringfügigkeit der Stützweite und der niedrigen Einschnittshöhe kam nur der Bau einer massiven Gewölbebrücke in Frage. Und weil die Sächsischen Staatseisenbahnen den Sandstein quasi vor der Tür hatten, griffen die sparsamen Sachsen natürlich auf diesen billigen Baustoff zurück. So besteht die Brücke aus unregelmäßigem Bruchsteinmauerwerk, das an den Bauwerkskanten (Bogenleibung und Widerlagerschäfte) mit scheitgerecht verlegten, bearbeiteten Sandsteinquadern eingefaßt ist. Mit einer umgerechnet geringen lichten Weite von 123 mm paßt die Brücke auch auf kleine Anlagen, ein Umstand, der uns sehr zupasse kam.

Das Modell

Nach dem Vermessen und dem Fotografieren des Originals folgte die Anfertigung der Zeichnung. Dabei zeigten sich die damaligen Grenzen der Zubehörindustrie: Trotz einer Vielzahl von im Handel befindlichen Mauerwerkspappen war keine dabei, die unseren Ansprüchen gerecht geworden wäre. So mußten wir zur Eigenanfertigung greifen. Das Grundgerüst der Brücke besteht aus 3 mm dickem Sperrholz. Für die Gewölbeleibung nahmen wir stabile Pappe, da uns das Biegen von dünnem Sperrholz (etwa 1 mm dick) zu aufwendig erschien. Die Sandsteinquader der Einfassungen bestehen aus zugeschnit-



Dieses Foto von der alten Steinbrücke zwischen Klotzsche und Radeberg inspirierte Vater und Sohn Winter zum Nachbau.



Auf der Modellbahnanlage liegt hinter der Liegauer Brücke unmittelbar die Ringwegbrücke. In natura sind beide etwa 0,8 km entfernt.





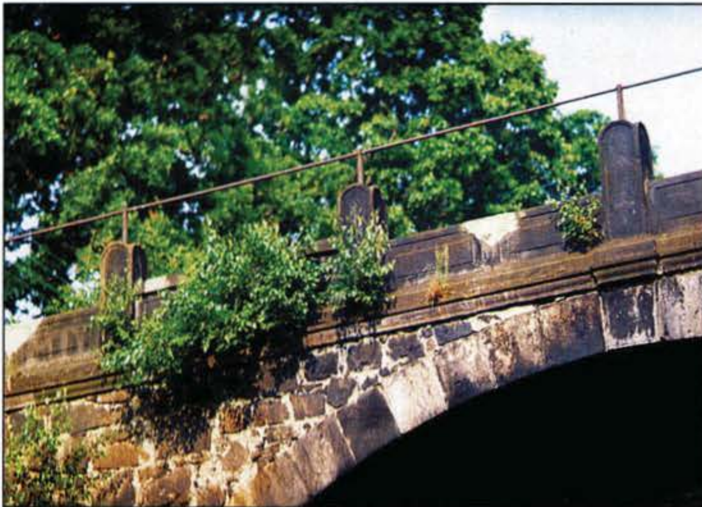
Solche Fotos, wie das Detail um eine Brüstungs- und Geländersäule, helfen wesentlich bei der modellgetreuen Umsetzung des Bauwerks und bei der Wahl des Baustoffs.

tenen Holzleisten (kein Sperrholz verwenden!), die an den Kanten mit Fasen versehen werden. Dadurch werden die Fugen plastisch, und es entsteht ein eindrucksvolles Bild behauenen Sandsteins. Die Zwischenräume zwischen den Randsteinen werden mit Gips ausgefüllt, in den nach dem Abbinden das Bruchsteingefüge eingraviert wird. Damit der Gips auf dem Holzuntergrund besser haftet, wird ihm etwas Holzkaltleim beigemischt.

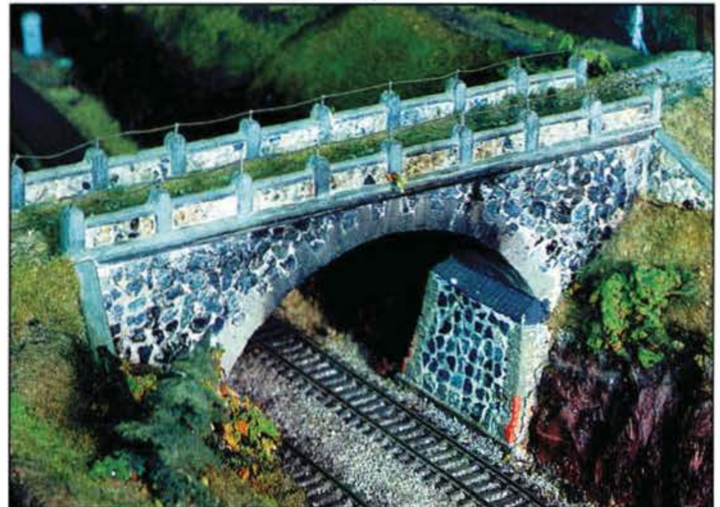
Auch die Brüstung wird aus Holzleisten verschiedener Dicke zusammengesetzt, und das aus Draht gelötete Geländer wird in die 0,5-mm-Bohrungen der Pfeiler eingeklebt. Ein Geduldsspiel, doch der Erfolg rechtfertigt die Mühen. Dazu gehört auch das kunstgerechte Verwittern der gesamten Brücke. Auffällig sind die relativ hellen Steine der Leibungs- und Widerlagerverblendung, während das Bruchsteinmauerwerk einen stark verwitterten Eindruck macht. In einigen Fugen hat sich sogar Moos angesiedelt. Auch die Stahlrohre des Geländers sind rostig und ungepflegt. Die Einschnittsböschung sollte nicht zu steil angelegt werden (1:1,5), und dort, wo diese nicht eingehalten werden kann, tritt kantiger Fels zutage. Ein Modell, das so recht dazu geeignet ist, sich im Bau und in der Gestaltung auszulassen. Wir haben es getan und damit 1979 einen 3. Preis beim Internationalen Modellbahnwettbewerb errungen.

Wie gesagt: Als das Modell der Liegauer Brücke gebaut wurde, schrieben wir das Jahr 1978 und uns standen nur die damals handelsüblichen, uns nicht befriedigenden, Mauerwerksplatten zur Verfügung. Deshalb das aufwendige Verfahren zur Nachbildung des alten Mauerwerks. Heute ist das Angebot an entsprechenden geprägten und gedruckten Mustern wesentlich umfangreicher. Trotzdem würde ich, stünde ich heute vor einer gleichen Aufgabe, auch wieder das Verfahren des Abgießens in eine Modellgipsplatte wählen. Nun natürlich in einer perfekteren Form, indem von einem Gipsrohling eine Kautschukform abgeformt wird, in der die endgültigen Mauerwerksplatten abgegossen werden können. Die Einmaligkeit des Gefüges lohnt den hohen Aufwand.

Hartwig Winter

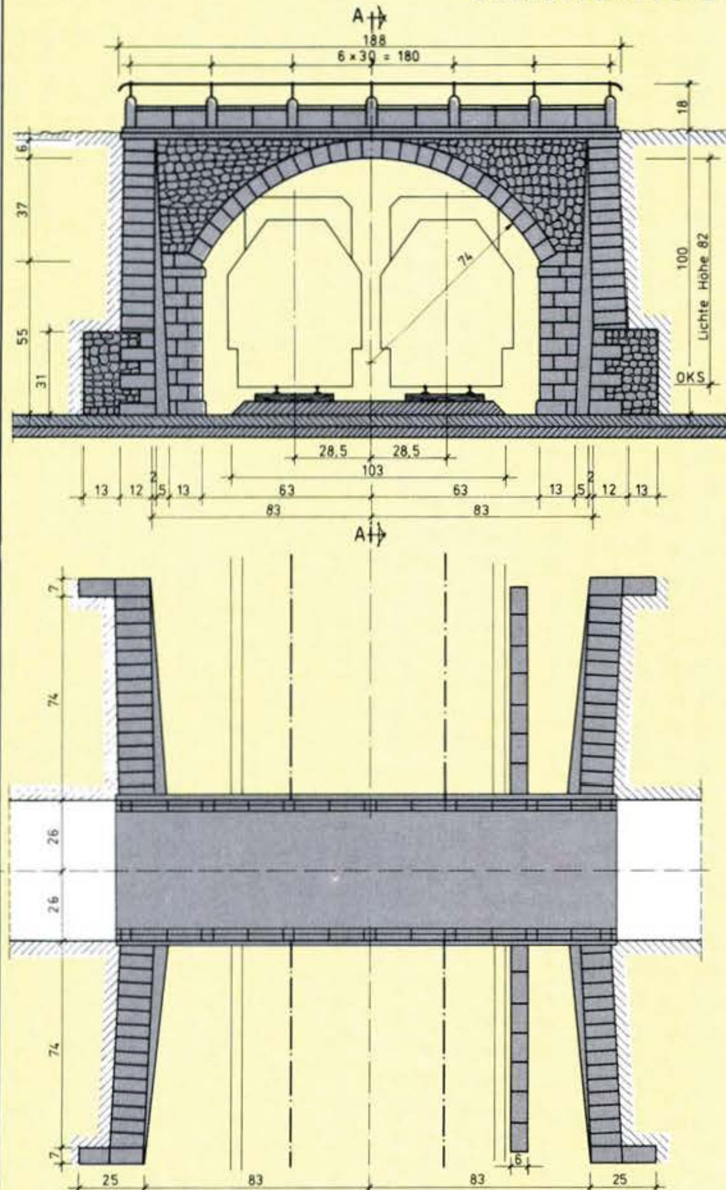


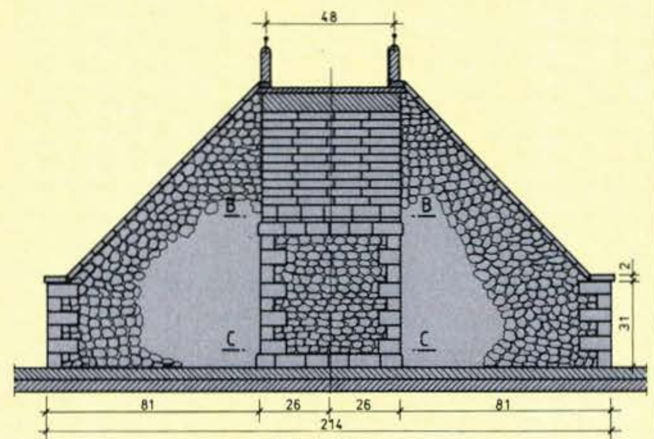
Das Detail um den Gewölbescheitel zeigt die Unterschiedlichkeit der Gesimsgestaltung, der Brüstung und des Geländers.

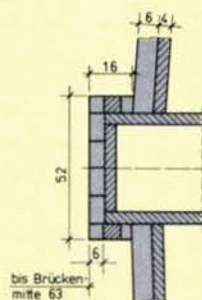


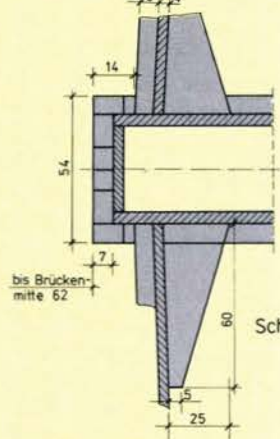
Im Modell wurde die Stützmauer vor der Brücke durch gewachsenen Fels ersetzt – ein Tribut an die geringe Tiefe der Anlage und die Neigung der Böschung.

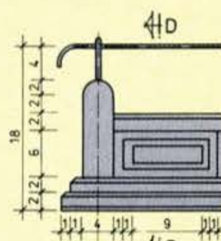
Gewölbebrücke aus Naturstein

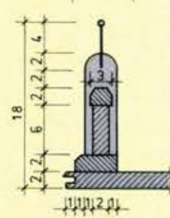












Fotos: Albrecht (Modell)/Winter (Vorbild)

Nachwuchssorgen

Nicht von ungefähr verlegte der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) erstmalig eine Tagung seines Arbeitskreises Modellbahn in die neuen Bundesländer, und nicht ohne Absicht war das Verkehrsmuseum Dresden (VMD) der Tagungsort für diese Veranstaltung.

Fast könnte man sagen, »zu Füßen« der großen Spur-0-Anlage des Verkehrsmuseums Dresden hatten sich etwa dreißig Modelleisenbahner zusammengefunden, um über die Arbeit des AK Modellbahn im BDEF in der Vergangenheit Bericht zu erstatten und über die der Zukunft zu beraten. Daß dabei die speziellen Probleme der ostdeutschen Modelleisenbahner im Mittelpunkt standen, war beabsichtigt. Dafür standen so bekannte Modellbahnpersönlichkeiten, wie Karl-Heinz Brust vom Verkehrsmuseum Dresden, Olaf Herfen als Vertreter des MOROP, Bernd Gützold von der Firma Gützold GmbH, Peter Pohl von der Firma Sachsenmodelle und Christian Rothe von der Berliner TT-Bahn Zeuke GmbH. Und natürlich Mitglieder des BDEF-Vorstandes, dessen Vorsitzender Ulrich Sethe es sich nicht entgehen ließ, an diesem Treffen teilzunehmen.



Auf die Spitze getrieben

Breiten Raum in den Beratungen mit den Vertretern der Modellbahnindustrie nahmen Diskussionen über Wert und Unwert auf die Spitze getriebener Modelldetaillierung an Industriemodellen ein. Inzwischen wird nämlich – angeblich den Forderungen einer elitären Schicht von Vorbildfetischisten folgend – ein solch hoher Aufwand bei der Zurüstung von Modellen getrieben, daß die Herstellung der beiliegenden oder bereits angebrachten Details fast die gleichen Kosten verursachen wie das Grundmodell. Über die Vorschläge zur Herstellung preiswerter Grundmodelle und die gesonderte Beschaffung extrem aufwendiger Zurüstteile durch Kleinserienhersteller lohnt es sich auf jeden Fall nachzudenken.

Nachdenklich stimmen auch die Ausführungen der Industrievertreter zur gegenwärtigen Auftragslage und der damit verbundenen Rentabilität solch kleiner Betriebe, wie sie vorwiegend in Sachsen existieren. Hier decken die Verkaufserlöse oftmals nicht einmal die Herstellungkosten für den Formenbau. Und was den Erwerb fremder Formen anbetrifft, wird mit diesen gegenwärtig ein schwunghafter Handel getrieben. Da war von einem Fall zu hören, wo einem Interessenten aus den alten Bundesländern von der Treuhand Formen eines »abgewickelten« ehemaligen DDR-Modellbahnherstellers zu einem Preis angeboten wurden, der nur etwa ein Viertel dessen ausmachte, den ein sächsischer Hersteller dafür hätte bezahlen sollen.

Daß Tests ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung von Industriemodellen darstellen, darüber war man sich generell einig. Es wurde aber dabei auf die oft fehlende Zweckmäßigkeit für den Verbraucher hingewiesen. Selbstverständlich stellen Modellbahnklubs, deren Modelle auf Austellungen viele Kilometer fahren müssen, andere Ansprüche an die Funktion der Modellfahrzeuge als Heimanlagenbesitzer oder Modelleisenbahner, die ihre Modelle nur in der Vitrine aufbewahren.

Module aus Gummi

Module stehen derzeit mit im Mittelpunkt des Interesses bei vielen Modellbahnern. So spielte auch der Bericht der AG Module eine wichtige Rolle bei den Beratungen, nicht ohne ernste Kritik an dem sich immer stärker abzeichnenden Auseinanderdriften der Modulschnittstellengeometrie. »Was Norm ist, bestimmen wir«, scheinen hier einige Klubs zu denken und erweisen damit der Grundphilosphie des Modulbaus einen Bärendienst. Es ist deshalb kein Witz, wenn die Modulspezialisten im BDEF ernsthaft an der Konstruktion eines »Gummimoduls« arbeiten. Damit ist die Entwicklung freizügig kompatibler Schnittstellen gemeint, Trennendes zu überwinden und Auseinanderstrebendes zusammenzufügen.

Wohltuend war in dieser Diskussion zu hören, daß die Anhänger der Spur 0 offensichtlich bereits eine Übereinstimmung gefunden und eine europaweit verwendbare Kopfstückgeometrie verabschiedet haben.

Haben wir Nachwuchssorgen?

Jawohl, es gibt Nachwuchssorgen! Nicht daß dieses Thema dramatisiert worden wäre, es häufen sich aber die Bedenken vieler Vereine, die, total überaltert, heute nicht wissen, wer morgen ihr Werk fortsetzen soll. Sicher wird auch im Zeitalter der game-boys und der, ob des vielen Fernsehens, langsam viereckig zuwachsenden Augen unserer Kinder das Interesse an der Modellbahn nicht aussterben. Besorgniserregend ist die Entwicklung aber schon, und es ist gut daß sich der BDEF damit befaßt. Daß sich die Industrie ihrer Rolle bei der Lösung dieses Problems (und bei Strafe ihres Untergangs) bewußt ist, zeigen die Bemühungen zur Entwicklung kinderfreundlicher Modelleisenbahnen wie der Alpha-Train von Märklin und der Magic-Train von Fleischmann sowie die handhabungsfreundlichen Minivarianten der Digitalsteuerungen einiger Hersteller. Ob diese Experimente geeignet sind, die negative Entwicklung beim Modelleisenbahnernachwuchs aufzuhalten, bleibt abzuwarten.

Georg Kerber

Tips & Tricks

Modellbahn-Aufkleber

Beim Kauf einer unbespielten Videokassette entdeckte ich, nachdem ich die Schutzhülle entfernt hatte, einen Aufkleber, der zur späteren Beschriftung der Kassette dient. Während ich mir noch Gedanken über das Thema der Aufnahme machte, stellte ich fest, daß auf diesem Aufkleber viele Zahlen aufgedruckt waren. Diese Zahlen sind vorgestanzt und selbstklebend, und sie bieten vielfältige Möglichkeiten, auf einfache und saubere Art Zahlenbeschriftungen auf der Modellbahnanlage anzubringen. So für Lokomotivstände, Bahnsteige und Stellwerke. Außerdem eignen sich die oft auf den Kassetten befindlichen kleinen Firmenaufkleber gut für die Gestaltung von Reklamewänden. Dabei sollte man allerdings die Modellbahnepoche beachten.

Lokomotivnummern werden als Lokschild geklebt und dann auf einem Kopierer auf die entsprechende Größe verkleinert. *Foto: Albrecht*



Hier die sauber aufgeklebte Ziffer als Gleisnummer. Auch andere Verwendungen sind möglich.

Deutschlands Eisenbahn

Der Titel läßt stutzen: Deutschlands Eisenbahn in der Einzahl? Also die Deutsche Bundesbahn. Klappentext und Inhaltsverzeichnis sagen etwas anderes. Also eine Geschichte der deutschen Eisenbahnen, denn deren gab es viele. Warum dieser grobe Fehler? Im Klappentext wird von einem Standardwerk zur deutschen Eisenbahngeschichte gesprochen. Stichprobe Schmalspurbahnen: nichts; Stichprobe Deutsche Reichsbahn: 71 Zeilen, sechs Bilder; Stichprobe DB + DR auf dem Wege zur Vereinigung: 64 Zeilen. Ein Buch mit 300 Seiten über die Geschichte der deutschen Eisenbahnen kann nicht vollständig sein. Nicht die Unvollständigkeit ist unseriös, sondern die Behauptung der Vollständigkeit.
Die punktförmigen Darstellungen und Betrachtungen von Walz bieten manch lesenswertes Neue, zumal vieles aus dem Blickwinkel der Chefetage der Deutschen Bundesbahn gesehen wird. Dies ist kein Vorwurf, sondern erhöht für den Leser aus einem neuen Bundesland den Reiz, war ihm gerade diese Sicht lange versperrt. 69 Mark sind dafür allerdings ein satter Preis.

Werner Walz: Deutschlands Eisenbahn. 328 Seiten, 330 Abbildungen (34 farbig), Karten Tabellen. 69,– DM. ISBN 3-631-01042-9. 1. Auflage 1991. Motorbuch Verlag, Postfach 1037 43, W–7000 Stuttgart 10.

Die Feldbahn – Band 3

Erstmals beschäftigt sich ein Buch mit den einst zahlreichen schmalspurigen Werkbahnen in der DDR. Es bildet die logische Fortführung der ersten beiden Bände (BRD-alt, Österreich). Doch den Ansprüchen, ein Standardwerk zu sein (Rücktiteltext) und ein »abgerundetes Bild zu bieten« (Vorwort), wird diese Publikation nicht gerecht.
Beschrieben werden nach kurzen einleitenden Bemerkungen etwa 40 einzelne Bahnen näher, eine ganze Reihe weiterer werden mit Spurweiten und Loktypen mit dem Stichtag 1. Juli 1990 genannt. Der orts- und sachkundige Leser bekommt den Eindruck, daß sehr oberflächlich recherchiert wurde. Als Beispiel seien hier lediglich die Loklisten erwähnt. Sie sind vielfach unvollständig, bei etwa der Hälfte der Maschinen findet sich statt einer Fabriknummer oder eines Baujahres ein Fragezeichen. Falsche Fabriknummern treten in einer Anzahl auf, die nicht mehr an ein Versehen oder Druckfehler glauben lassen. Leider kommen außerdem u. a. fehlerhafte Bildunterschriften, Typen-, Orts- und Werkbezeichnungen hinzu. Der sehr gute Druck kann über die schweren inhaltlichen Mängel nicht hinwegtrösten. *H.N.*

Frank Harding u.a.: Die Feldbahn – Band 3: Ehemalige DDR. 112 Seiten, 25 Farb- und Schwarzweiß-Fotos, 16 Zeichnungen, 29,50 DM. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, W–3170 Gifhorn.

Wintermärchen

Als 1987/88 die Aufnahmen für den Videofilm »Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn« entstanden, waren die planmäßigen Einsatztage von Lokomotiven der Baureihen 50^{35} und 86 bereits gezählt. So waren die im ersten Teil gezeigten Fahrten der Heizlokomotive 86 1049 auf der Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg vor einem Güterzug schon eine Besonderheit; regelmäßig hingegen war noch der ebenfalls gezeigte Einsatz der 86 1056 zwischen Schlettau und Crottendorf. Sieht man von einigen Streckenszenen ab, ist das erste Drittel des Films langweilig: Einer langatmigen Lokomotivbehandlung in Pockau-Lengefeld schließt sich die nicht minder langatmige Demonstration einer Zugmeldung an. Die 50 3670 und die 50 3616 sind im Nahgüterzugdienst auf den Strekken St. Egidien – Oelsnitz und Zwickau – Aue – Annaberg-Buchholz zu beobachten.
Eine Stippvisite führt schließlich zur Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal, wo die Baureihe 99^{77} im Einsatz ist.
Für einen Film von 50 min Länge sind etwa 20 schöne, aber nicht herausragende Streckenaufnahmen zu wenig. Immer, wenn es langatmig wird – und das ist ziemlich oft der Fall – beginnt Musik. Zufall? Das Video plaziert sich im hinteren Mittelfeld.
Mit »Dampflokwinter im Erzgebirge« läuft ein zweites Band zur gleichen Thematik im EK-Programm. Allerdings bleibt es nicht bei der Themengemeinsamkeit. Die in diesem Film gezeigten Lokomotiven und Strecken sind dieselben wie im oben besprochenen, auch der Winter ist derselbe. Gemeinsam ist ebenfalls die Manie, Längen mit Musik zu überspielen, wobei die Geräuschkulisse der Dampflokomotiven auf der Strecke bleibt. Der Käufer wird es schon hinnehmen. Zwei Unterschiede gibt es allerdings: Der Besuch bei der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal ist etwas umfangreicher ausgefallen, und der Film ist nur 48 min lang. Bei der gleich geringen Anzahl guter Streckenaufnahmen scheint dieses Video dank des sonnigen Wetters einen Hauch besser zu sein. Doch darf die teilweise schlechte und verwackelte Kameraführung nicht unerwähnt bleiben.
Gert Hagner, Jena

Beide Videos: DM 39,90 (UVP). EK-Verlag, PF 5560, W–7800 Freiburg.

Grimmener Eisenbahn

Ein weiteres, sehr lesenswertesHeft der »Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs« liegt vor. Beschrieben wird die von 1896 bis 1945 betriebene regelspurige Greifswald-Grimmener Eisenbahn (GGE). Der Bahnbau, der Streckenverlauf, die Betriebsmittel und Bahnanlagen sowie die letzten Tage nach dem zweiten Weltkrieg werden ausführlich behandelt. Bemerkenswert erscheint der Erinnerungsbericht einer Eisenbahnerin, die 1944 bei der GGE ihre Ausbildung begann, den Abbau der Bahn miterlebte, dem geflügelten Rad dennoch treu blieb und schließlich viele Jahre den Bahnhof Tribsees leitete. Ein gut gemachtes Heft mit hohem Informationsgehalt, der angesichts des Heftpreises beinahe unter Wert angeboten wird. *wdm*

Dr. habil. Werner Hormann: Die Greifswald-Grimmener Eisenbahn. Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs, Nr. 11. 36 S., 30 Abb., zahlr. Tab., 5 DM. Herausgeber: Mecklenburgischer Eisenbahn-Verein e.V. Rostock. Zu beziehen über den Autor: Dubnaring 8 b, O–2200 Greifswald.

Um Langensalza

Eisenbahnen um Langensalza heißt das Heft 23 der Hainich-Heimathefte mit Beiträgen zur thüringischen Eisenbahngeschichte.
Günter Fromm beschreibt in dieser Ausgabe die Strecken Ballstädt – Gräftentonna – Döllstedt – Straußfurt und Kühnhausen – Dollstädt – Bad Langensalza.

Günter Fromm: Eisenbahnen um Bad Langensalza. Hainich-Heimathefte, Heft 23. 40 Seiten, Broschur, DIN A5, 19 Zeichnungen, 17 Fotos, S/W. 14,90 DM Verlag Harald Rockstuhl, Lange Brüdergasse 12, O–5820 Bad Langensalza.

E 44 119

Anläßlich des 50jährigen Jubiläums der Lokomitve erschien von der BSW-Freizeitgruppe E 44 119 im Bw Lichtenfels diese Chronik. Beschrieben wird die Baureihengeschichte und die Technik, den 43jährigen Betriebsdienst und den Werdegang als Museumsexponat. Untermalt wird diese Broschur durch zahlreiche Fotos und zwei historische Umlaufpläne. *G.N.*

BSW-Freizeitgruppe E 44 119 im Bw Lichtenfels: Museumslokomotive E 44 119. 48 S., 54 Fotos. H & L-Verlag Wolfgang Bleiweis, Segnitzstr. 4, W–8720 Schweinfurt.

Geliebte T 18

Klaus D. Holzborn legt seine 2. vollkommen neu bearbeitete und bebilderte Auflage der 1974 erstmals erschienenen »Baureihe 78« vor. Dabei erscheint die Aufteilung in einen Bild- und Textband sowie den Band Dokumentation und Statistik durchaus sinnvoll, da derjenige, der sich für exakte Beheimatungsdaten nur am Rande interessiert, auf den Band 2 verzichten kann. Für den echten Freak dagegen hat der zweite Band den Vorteil, daß er neben Band 1 gelegt werden kann und so Quervergleiche mit den Fotos und den abgedruckten Dokumenten problemlos möglich sind. Die Bildwiedergabe ist im 1. Band hervorragend, selbst kleine Fotos lassen noch sehr gut Details erkennen. Die vielen Übersichten und Kurzbeschreibungen der Bahnbetriebswerke, die 78er beheimateten, in Verbindung mit persönlichen Erfahrungsberichten, zeichnen ein Porträt über die preußische T18, das man gerne wieder liest. Besonders informativ ist die Wendezug-Story, ideal das Stichwortverzeichnis. Ideal auch Format und Umfang, man sieht: dieses Buch wurde mit Liebe erstellt, dabei verfing sich der Autor nicht in Lobhudeleien, sondern blieb sachlich und präzise. Fazit: Band 1 für den interessiertenFan und vor allem den Modellbahner, Band 2 nur für den Spezialisten.

Klaus D. Holzborn: Baureihe 78. Band 1: Geliebte T18; 168 Seiten, 120 Fotos, davon 16 farbig, gebunden, 49,– DM. Band 2: Dokumentation und Statistik; 360 Seiten, Broschur, 49,– DM. Eigenverlag von Klaus D. Holzborn, Schloßweg, W–6730 Neustadt.

Triebwagen-Pendelzug zwischen den Stationen Staffel und Staffelhöhe. Unten der Zugersee.

Europas älteste Zahnradbahn

Vitznau-Rigi-Bahn

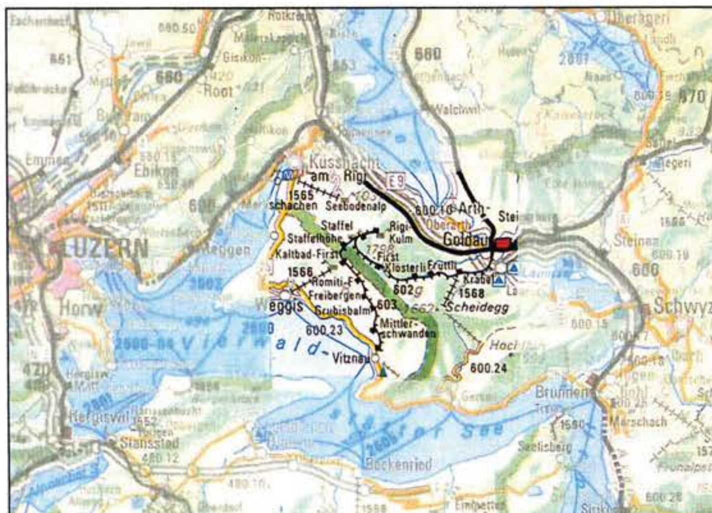
Moderne und leistungsfähige Triebwagen fahren heute auf die Rigi-Kulm bei Luzern. Seit mehr als 120 Jahren wird die regelspurige Vitznau-Rigi-Bahn (VRB) mit einem von Nikolaus Riggenbach konstruierten Zahnstangensystem betrieben, das diesen Eisenbahntechniker berühmt machte.

Zeittafel

1871	Eröffnung Vitznau – Staffelhöhe
1873	Eröffnung Staffelhöhe – Rigi-Kulm
1879	Eröffnung der zweigleisigen Strecke (»Doppelspur«) Freibergen – Rigi Kaltbad
1937	Umstellung auf elektrischen Betrieb
1968	Inbetriebnahme der Luftseilbahn für Rundfahrten Bahn/Seilbahn
1974	Rigi-Kulm als gemeinsame Endstation mit der ARB
1981	Neue, überdeckte Drehscheibe in Vitznau
1986	Übernahme der neuen Pendelzugkombination von Brown-Boverie AB (BBC), Zürich

Die großen Schwierigkeiten, die auf der Strecke Basel – Olten beim Untertunneln des Nauensteins auftraten, entzündeten bei Nikolaus Riggenbach (1817–1899) die Idee zum Zahnstangenbetrieb. Hier drehten die Räder der Lokomotiven wegen starker Neigung oft durch. Um dem entgegenzuwirken, stellte sich Riggenbach im Gleis eine Zahnstange vor, in das ein Zahnrad der Lokomotive eingreift. Unbewußt lehnte sich dieses Prinzip an die Zahnradlokomotive von Blenkinskop aus dem Jahre 1812 an, doch befanden sich hier Zahnstangen und Zahnrad außerhalb des üblichen Gleises. Aber zunächst ließ sich in der Schweiz niemand so richtig von der Riggenbachschen Konstruktion überzeugen. Riggenbach ließ seine Erfindung daher erst einmal in Frankreich patentieren.

Als Riggenbach mit einem in Amerika tätigen Schweizer Konsul zufällig über die verkehrstechnische Erschließung der Rigi-Kulm sprach, verwies der Konsul auf ähnliche Projekte in Amerika für eine Zahnradbahn zum Mount Washington. Riggenbach begriff nun, daß sich in der bergigen Schweiz seine Gedanken durchaus nutzbringend anwenden ließen.



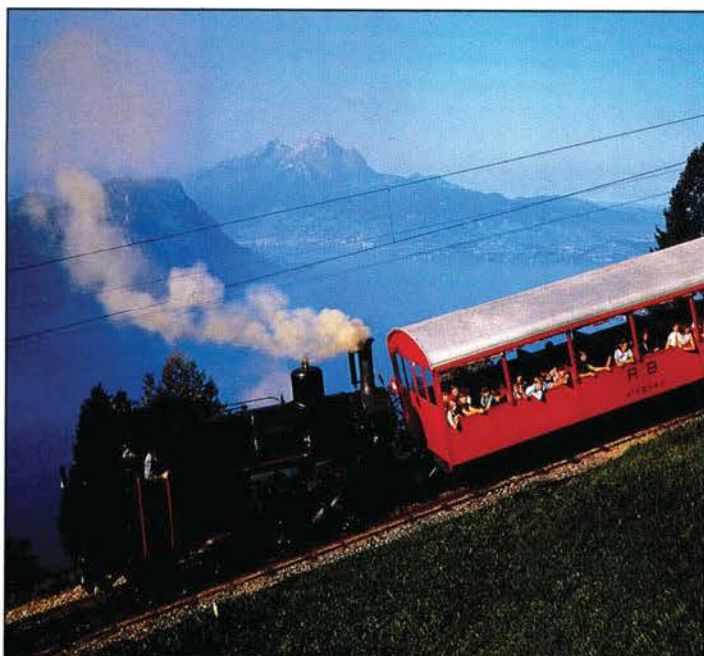
Bauzeit vier Jahre

Der Rigi-Kulm überragt mit 1 798 m Höhe ü. NN den Vierwaldstättersee. Die Bergspitze liegt oberhalb der natürlichen Baumgrenze, und von da gibt es eine hervorragende Rundsicht über die Schweizer Berg- und Seenwelt. Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts erkannte man, daß sich eine auf die Rigi-Kulm führende Zahnradbahn rentieren würde. Die Arbeiten an der Trasse begannen 1869. Durch den steilen Berghang bereitete der Materialtransport Schwierigkeiten. Schienenlieferungen blieben mit Ausbruch des Deutsch-Französichen Krieges aus. Doch am 21. Mai 1871 wurde die Vitznau-Rigi-Bahn (VRB), zunächst nur bis zur Station Staffelhöhe, als erste Bergbahn Europas mit Zahnstangenbetrieb eröffnet. Am 3. Juli 1873 ging die Fortsetzungsstrecke bis fast auf den Gipfel in Betrieb.

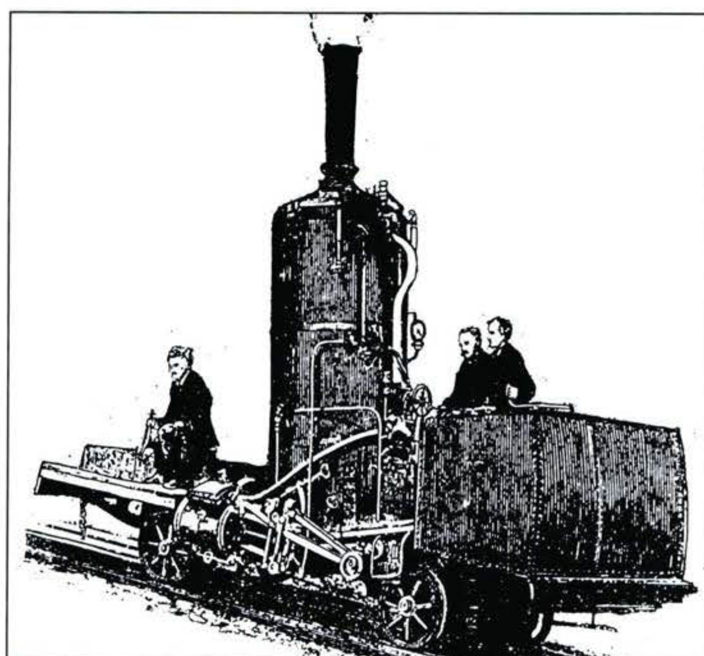
Seit 1937 elektrisch

Die 6,85 km lange regelspurige Strecke beginnt direkt an der Schiffsanlegestelle von Vitznau und endet in der Station Rigi-Kulm. Der Höhenunterschied von 1 315 m wird auf der gesamten Bahnlänge mit der Riggenbachschen Leiterzahnstange bezwungen. Auf dem Abschnitt Zweibergen – Rigi Kaltbad-First (1,9 km) ist die Strecke seit 1874 zweigleisig.

Bei den ersten Lokomotiven handelt es sich um Kopien der ameri-



Heute noch einsatzfähig und gelegentlich in Betrieb: Dampflokomotive 17.



Eine der ersten Lokomotiven mit stehendem Kessel und offenem Arbeitsplatz. Anfänglich gab es sechs Maschinen dieser Art.



Zug der VRB in der Bergstation Rigi-Kulm. Die neuen Fahrzeuge mit bergseitigem Steuerwagen besitzen vier Triebzahnräder. *Fotos: R. Preuß, Berlin*



Salonwagen 11 in Vitznau. Er wird vornehmlich für Sonderfahrten genutzt.

Fahrzeugdaten		Lok-Nr. 17	Lok-Nr. 18	Tw
Typ		H 2/3	He 2/2	Bhe 4/4
Hersteller		SLM	SLM/BBC	BBC
Inbetriebnahme		1925	1938	1986
V_{max}	Berg (km/h)	9	18	24
	Tal (km/h)	9	12	14
Dienstmasse (t)		23,4	13,4	30,6
Länge ü. Puffer (mm)		7 200	6 300	16 492

kanischen Bahn zum Mount Washington. Die Zweikuppler fuhren mit offener Plattform. Durch den senkrecht stehenden Kessel waren die Fahrzeuge der Streckenneigung angepaßt worden.

Der elektrische Betrieb mit 1 500-V-Gleichstrom besteht seit dem 3. Oktober 1937. Für den Personenverkehr standen fortan drei Triebwagen der Bauart 2/4 mit je 80 Sitzplätzen zur Verfügung. Für den Güterverkehr beschaffte die VRB eine Ellok der Bauart 2/2, die in Spitzenzeiten auch vor Personenzügen anzutreffen ist. Weitere Triebwagen folgten 1965 (1) und 1986 (2).

1986 wurde der VRB-Bahnhof Vitznau total umgebaut. Anschließend sind die Bw-Anlagen modernisiert worden. Bis Staffelhöhe können bei Bedarf Sonderfahrten mit der Dampflokomotive 17 aus dem Jahre 1925 stattfinden.

Streckendaten	
Spurweite	1 435 mm
Betriebslänge	6 854 m
Größte Neigung	250 ‰
Höhe Talstation	435 m ü. NN
Höhe Bergstation	1 750 m ü. NN
Fahrdrahtspannung	15 kV/50 Hz

Außerdem ARB

Zur Rigi-Kulm führt aber nicht nur die VRB, sondern auch die ebenfalls regelspurige und 8,6 km lange Arth-Rigi-Bahn (ARB). Von einem anderen Tal ausgehend, wurde sie 1875 in Betrieb genommen. Ihre blau-weiß lackierten Triebwagen sind heute ein weithin bekanntes Markenzeichen dieser Bahn. Kurz unterhalb des Berggipfels befinden sich VRB und ARB auf jeweils eigenem Bahnkörper nebeneinander, die Endstation wird gemeinsam genutzt.

Es ist schon ein Erlebnis, im stark geneigten Wagen an der steil aufragenden Bergwand hochzufahren, wobei sich immer größere Ausblicke über den Vierwaldstättersee auftun. Beiden Zahnradbahnen ist es zu danken, daß die Rigi-Kulm vielen naturliebenden Menschen mir ihrer prächtigen Rundumsicht auf bequeme und umweltfreundliche Art zugänglich ist.

Reiner Preuß

KEHI-Modellbau

Unzählige Leser des MEB baten uns um Auskunft zu unserem Verbleib auf der Spielwarenmesse in Nürnberg. Selbstverständlich waren wir mit 14 Neuheiten und unserem übrigen Programm präsent. Zum Glück haben uns nur die Redakteure des MODELL EISENBAHNER übersehen. Wer sich also Informationen über unsere Messeneuheiten verschaffen möchte, muß auf die Messe-Miba, em, Eisenbahn-Journal und andere zurückgreifen. Wir bitten unsere Kunden um Verständnis, daß wir die vielen Nachfragen nicht individuell beantworten können. *R. Kehr, O–5900 Eisenach*

Bewerbungen

Für die Teilnahme zur 30. Leipziger Modellbahnausstellung des MEV »Friedrich List«, vom 5. bis 20. Dezember 1992 im Leipziger Messehaus am Markt sind folgende Angaben bis 15. Juni 1992 an die Geschäftsstelle des MEV »Friedrich List«, Leipzig e.V., Kuhturmstraße 22, O–7033 Leipzig, Tel/Fax 476341 zu geben: Motiv (Foto), Anzahl der Bedienkräfte, Transportaufwand, Grundriß 1:10, Angaben zu Vitrinenmodellen, Informationen zu Dioramen.

Regionalgruppe Berlin-Brandenburg

Am 24. Januar 1992 wurde die Reginalgruppe Berlin-Brandenburg des Vereins »Furka-Bergstrecke« gegründet. Damit untersützt die Regionalgruppe den Verein bei der Reaktivierung und Inbetriebnahme der 15,4 km langen Strecke Realp – Oberwald. Wenngleich es in zahlreichen Ländern der Welt bereits Regionalgruppen dieser Art gibt, ist die von Berlin-Brandenburg die erste in den neuen deutschen Bundesländern. Die Mitgliedschaft ist nicht an die Mitgliedschaft des Vereins »Furka-Bergstrecke« oder an die berühmte Fronarbeit gebunden. Weitere Informationen erteilt Holger Görs, Langestr. 54, O–7980 Finsterwalde.

DFB und VFB

Ihre Veröffentlichung »Fortschritte durch Fronarbeiter« im MEB 3/92 auf Seite 29 veranlaßt mich zu folgenden Berichtigungen und Ergänzungen:
Die Organisation Furka-Bergstrekke besteht aus zwei selbständigen Trägerschaften. Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB), 6500 Mitglieder, davon 900 aus dem Ausland, ist der ideelle Träger des Gesamtprojektes. Die DFB ist eine Aktiengesellschaft (7 500 Aktionäre) mit einem Verwaltungsrat und einer darin enthaltenen Geschäftsleitung. Die DFB ist die Betriebsgesellschaft der Furka-Bergstrecke, sie wurde 1985 vom Zentralvorstand des Vereins gegründet. Die Aktivitäten der beiden Organisationen sind untereinander durch einen Vertrag geregelt. Die DFB ist keine Museumsbahn, sondern eine eidgenössisch konzessionierte Transportunernehmung mit modernsten Geschäftshintergründen. Die einzige Kontaktstelle zur Nostalgie besteht aus der Dampftraktion.
Eine Besonderheit, die unsere DFB von allen anderen, konzessionierten Bahnen der Schweiz unterscheidet ist die, daß wir bis anhin noch keine Angestellten beschäftigen und daher alle Arbeiten in der Freizeit verrichten. Weiter ist ebenso ungewöhnlich, daß die Leiter in den obersten Gremien zugleich die Ausführenden sind (sich jedoch auf ein breites Potential an willigen Kräften abstützen können).
Die DFB besitzt die Bahnstrecke von Realp via Furka, Gletsch bis Oberwald, insgesamt 17,2 Kilometer, mit vier Zahnstangenabschnitten mit insgesamt 13,4 Kilometer Länge. Der hächste Punkt wird in der Station Furka, auf 2 160 m NN erreicht.
Die DFB hat mit der FO nichts gemein und wird durch diese in keiner Weise unterstützt. Die Bezeichnung »FO-Museumsbahn« ist in dieser Form eine doppelte Unkorrektheit.
Beat H. Schweizer, Titterten (Schweiz)

Keine Spekulationen

Um den Spekulationen betreffs 52 3109 endlich zu begegnen, hier der amtlich festgehaltene Lebenslauf dieser Maschine:
Gebaut von Jung unter Fabriknummer 11116/42, geliefert an die DR am 12. 3. 1943 zur RBD Dresden. 1952 im vorläufigen österr. Lokpark bei der Zugförderung (BW) Graz. Gemäß dem neuen Bezeichnungsschema der ÖBB von 1953 wurde die 52 3109 aufgrund ihres Barrenrahmens zur 152 3109. Die ÖBB war die einzige Verwaltung, die zwischen Blech- und Barrenrahmenloks unterschied. Die 152 3109 verblieb bis 1964 bei der Zf. Graz, war 1965 und 1966 bei der Zf. Wien Ost, 1967 und 1968 bei der Zf. Wr. Neustadt. Mit 1. 3. 1968 wurde sie an die Graz – Köflacher – Bahn (GKB) verkauft und kam so wieder nach Graz. Die angesprochenen Kabinentender bei der BR 52 sind eine Einführung der ÖBB (unter der DR wurde nur e i n ähnliches Probeexemplar gebaut), die GKB erhielt die meisten ihrer 152 mit dem üblichen Wannentender, baute sie später aber ebenfalls in Kabinentender um, die allerdings von denen der ÖBB-Bauart erheblich abwichen.
Die 152 3109 war zusammen mit der heute auch in Deutschland befindlichen 152 4867 (52 4867) die letzte Dampflok der GKB im Planbetrieb bis April 1978. Sie sollte zum Museumsbestand der GKB kommen, wurde dann aber nach Sinsheim verkauft. *K. Gozdal, Wien*

Sachsendampf

Im MEB 2/92, S. 51, berichtet Herr Lehmann aus Rippien über seine Erlebnisse bei einer Sonderfahrt der »AG Sachsendampf« am 26. Oktober 1991.
In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, daß »Sachsendampf« ein Markenzeichen für erlebnisreiche Fahrten mit historischen Eisenbahnfahrzeugen der DR in der Rbd Dresden ist. Die gleichnamige Arbeitsgruppe koordiniert lediglich die organisatorischen Aufgaben. Für die Vorbereitung und Durchführung zeichnen die einzelnen juristisch selbständigen Veranstalter bzw. die jeweils zuständigen Stellen der DR voll verantwortlich.
Im konkreten Fall handelte es sich um eine Sonderfahrt des Vereins Sächsicher Eisenbahnfreunde e.V., Dresden, der allerdings in der Ausschreibung ausdrücklich darauf hingewiesen hatte, daß Fotobegleiter mit Kraftfahrzeugen bei dieser Fahrt ausgeschlossen sind. Sicherlich hätte man dennoch eine einvernehmliche Lösung anstreben sollen. In anderen Fällen orientierten wir darauf, daß Fotobegleiter die Durchführung der Fahrten und die Erhaltung der historischen Fahrzeuge durch den Erwerb einer Kinderkarte für je ein bis zwei Personen untersützen sollten. Gleichzeitig erhalten sie damit alle erforderlichen Informationen und wissen, daß sie dem Veranstalter (außer an den Orten der Fotohalte) willkommen sind.
Ansprüche aller anderen, die sich nicht vor der Fahrt über die Ausschreibung ausreichend informieren und möglichst die Ergebnisse der Eisenbahn-Traditionspflege weiterhin zum Nulltarif nutznießen wollen, müssen auch wir kategorisch abweisen.
Wiezorek, Rbd Dresden, Arbeitsgruppe Sachsendampf

Grenzschicksal, MEB 1/92

Mitte der fünfziger Jahre diente der Rest der Kleinbahn in der ehemaligen DDR als Abstellgleis für Kesselwagen des damaligen RAW Niedersachswerfen. Wir sind als Lokomotivführer des öfteren dort noch bis zur Eisenhütte bzw. Ziegelei gefahren. Wegen des schlechten Oberbaus wurde dazu eine ehemalige Kleinbahnlokomotive, die 89 6023, dem Bw Nordhausen zugeteilt. Mit dieser Maschine versahen wir außerdem Rangierdienst im RAW und auf dem Bahnhof Woffleben. Noch eine Anmerkung zu dem Bild vom Bahnhof Ellrich: Es ist nicht die Ostseite, sondern die Westseite in Richtung Walkenried!
A. Neumann, W–6830 Schwetzingen

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 - Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071
Telefax: 2315070

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur)
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten)
Jörg Lübben (Produktion)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout
Andre Wendt



Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 · Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071 · Telefax: 2315070

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
Konzetti Berlin

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

Modell Eisen Bahner

Heft 6/9[…] ab 3. Juni im Handel!



Vor Ort

163 Kilometer ist der Abschnitt Potsdam – Helmstedt auf einer der wichtigsten europäischen Ost-West-Transversalen lang. Euro- und InterCity benötigen dafür derzeit 147 Minuten Fahrzeit. 1,85 Milliarden Mark sind vorgesehen, damit die Geschwindigkeit auf 160 bis 200 km/h angehoben werden kann. Wie verwandelt sich dieses Geld in Bauleistungen? Eine Reportage gibt Antwort.

Die Atombahn zum Stechlinsee

Das erste Atomkraftwerk der DDR unweit von Rheinsberg in der Mark Brandenburg wäre ohne Hilfe der Eisenbahn kaum entstanden. Sie ist in der Öffentlichkeit nie bekannt geworden, doch die in Rheinsberg beginnende Anschlußbahn mit Werkpersonenverkehr fährt immer noch.





Aus Alt mach Neu

Die Diesellokomotiven der Baureihe 119 hatten bei der Deutschen Reichsbahn lange Jahre einen schlechten Ruf; sie waren mehr Steh- als Fahrzeuge. Wegen ihrer geringen Achslast von nur 16 Tonnen sind sie jedoch im schweren Nebenbahndienst nicht ersetzbar. Die Bahnverwaltung entschloß sich daher, alle 100 Fahrzeuge völlig zu modernisieren.



Neu-motorisierung

Über das Modell der Tenderlokomotive Baureihe 95 von PIKO haben wir bereits berichtet. Wesentlicher Kritikpunkt war die unbefriedigende Motorisierung des ansonsten gelungenen Modells. Rainer Lachs versah die 95 1027 mit einem Faulhaber-Motor.



Muskauer Waldbahn

1977 wurde die 600-mm-spurige Muskauer Waldeisenbahn stillgesetzt. Die Fahrzeuge zerstreuten sich über ganz Europa. Engagierten Waldbahnfreunden gelang es, in den letzten Jahren die Reste zu bewahren und wieder zu mehren. Inzwischen ist eine Museumsbahn entstanden, die erste in den neuen Bundesländern.



SCHWEDISCHE LASTER



ab 1975: **2460** Fernlastzug in „ASG"-Ausführung – Scania 110



ab 1980: **533** Pritschen-Sattelzug „ASG" – Scania 111



ab 1989: **519** Pritschen-Sattelzug „ASG" – Volvo FL 10



Neuheit 1992: **518**01 Pritschen-Sattelzug „ASG" – Scania 143 M

Seit siebzehn Jahren produzieren wir Modelle in Gestaltung der schwedischen Spedition „ASG" – als Werbemittel und für unser Serienprogramm. Zum Katalogjahr 1992 stellen wir Ihnen hier eine weitere Ausführung mit der neuen Zugmaschine Scania 143 M Streamline vor, die im kommenden Juni an den Fachhandel ausgeliefert werden soll.

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1–3, 1000 Berlin 42